

Date de dépôt : 5 septembre 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) **PL 11709-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)**
- b) **PL 11710-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC-1) (H 1 31)**
- c) **PL 11707-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (10697 – dispositions soumises au référendum à 3%)**
- d) **PL 11708-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (10697 – dispositions soumises au référendum à 500 signatures)**

Rapport de majorité de M. Jean Romain (page 1)

Rapport de minorité de M. Pierre Vanek (page 609)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jean Romain

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des Transports a étudié les projets de lois 10513, 11707, 11708, 11709 et 11710, ainsi que les motions 2284 et 2097 au cours de vingt-quatre séances, pour un total de 49 heures. Elle a débuté l'examen des projets de lois sous la présidence de M. Pascal Spuhler, lors de ses séances du 29 septembre, 13 et 27 octobre ; 10, 17 et 24 novembre ; 1^{er}, 15 et 22 décembre 2015. Ainsi que lors des séances du 12, 19 et 26 janvier ; 2, 9 et 23 février 2016. Elle a ensuite poursuivi ses travaux sous la présidence de M. Pierre Vanek lors des séances du 1^{er}, 8, 15, 22 mars ; 5 et 12 avril ainsi que du 3, 10 et 31 mai 2016.

La Commission des Transports a bénéficié de la présence de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la sécurité et de l'économie, lors de plusieurs séances. Elle a également été appuyée dans ses travaux par M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet du DSE, Mme Amy Ma Faure, juriste, M. Christophe Marguerat, secrétaire général adjoint du DSE, Mme Karine Oguey, juriste et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique de commission. Les procès-verbaux ont été tenus par Mme Clémentine Cyprien, Mme Tina Rodriguez et M. Sébastien Anker. Qu'ils soient tous remerciés ici pour leur travail.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
A. Présentation des projets de lois par M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du Département de la Sécurité et de l'Economie (DSE), M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet et Mme Amy Ma Faure, juriste	6
B. Auditions	8
I. Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du Département de la Sécurité et de l'Economie (DSE), M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet et Mme Amy Ma Faure, juriste	8
II. Audition de M ^{me} Salima Moyard, auteure de la M 2284 pour des conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi décentes	14
III. Audition de M. Yves Nidegger, 1 ^{er} signataire du PL 10513	25
IV. Audition des milieux professionnels du taxi accompagnés par Me Jacques Roulet :	32
a. SCCIT – Société Coopérative de Concessionnaires Indépendants de Taxis : représentée par M. Salvador Perez	
b. ATSP – Association des Taxis de Service Public : représentée par Mme Pascale Rechinac	
c. FET – Fédération des Entreprises de Taxis : représentée par M. Pierre Jenni	
d. Taxiphone Centrale SA : représentée par M. Cédric Bouchard	
V. Audition de M. Cyril Mizrahi, Président de la FÉGAPH (Fédération Genevoise des Associations de Personnes Handicapées et de leurs proches), M. Jean-Luc Widler, vice-président de la FÉGAPH, et M. Olivier Dufour, membre du bureau/Président du CFRGe (Club en Fauteuil Roulant Genève)	45

VI. Audition de M. Philippe Tardy, Président de l'association Suisse des Chauffeurs Privés	52
VII. Point de situation sur les travaux de commission	57
VIII. Audition de l'Association genevoise des entreprises de location de limousines et minibus avec chauffeur, représentée par M. Claude Miffon, président, accompagné de Mme Séverine Herrmann, vice-présidente et M. Fabrice Palazzo, membre du comité.	58
IX. Audition de M. Andreas Auer, Professeur aux Universités de Genève et Zurich, avocat	66
X. Point de situation sur les travaux de commission.	70
XI. Audition du Collectif des taxis Genevois représenté par M. Marc Derveaux, Président accompagné de M. Gharbi Mohammed, responsable communication, M. Zaher Abdallah, Vice-Président et Me Pierre Bayenet avocat du Collectif.	73
XII. Audition d'Uber Suisse romande représenté par M. Steve Salom, Directeur général accompagné de M. Maxime Drouineau, Directeur des relations publiques pour l'Europe de l'est.	82
XIII. Audition de Matthew Daus, anc. Commissioner des taxis de la ville de New York, avocat chez Windels Marx Lane & Mittendorf, professeur City University of New York	99
XIV. Audition de l'Association genevoise des entreprises de transports sanitaires légers, représentée par M. Rolf Huber, président, M. Eric Egolf, membre du comité, M. Roland Maurer, membre du comité, et Mme Aude Arnold, membre du comité.	112
XV. Audition de M. Mauro Poggia, Conseiller d'Etat en charge du département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé (DEAS)	120

XVI. Audition des chauffeurs utilisant l'application Uber. M. Garcia, directeur d'une société de location de véhicules professionnels et chauffeur professionnel utilisant Uber ainsi que M. Abawary, chauffeur professionnel indépendant utilisant également la plateforme Uber, accompagnés de Maître Vincent Maitre	127
XVII. Audition de l'Association de défense des intérêts des chauffeurs de taxis (ADICT), représentés par M. Nicu Ciuclea, M. Vitor Moreira et Mme Maria Tochtermann	136
C. Discussion et vote art. par art. des différents projets de lois et motions.	142
XVIII. Audition de la Commission de la concurrence, représentée par le Prof. Dr Vincent Martenet, président, M. Nicolas Diebold, responsable du Centre de compétence Marché intérieur, et M. Gaël Schaffter, collaborateur scientifique.	364
D. Discussion et votes finals	385
PL 11709	424
PL 11710	442
PL 11707	444
PL 11708	445

A. Présentation par M. Pierre Maudet, conseiller d'État chargé du Département de la Sécurité et de l'Economie (DSE)

M. Pierre Maudet rappelle que la problématique des taxis avait déjà été traitée lors de la législature précédente. Il en a résulté la LTSP, votée en avril 2014 par le Grand Conseil, dont s'inspire le présent projet de loi. Il indique que le projet de loi a vu le jour à la suite des recours et référendums déposés après l'approbation de la LTSP. Ce projet prend en compte l'apparition d'entreprises de type Uber dans le paysage genevois sachant que ce type d'entreprise relativise le problème posé par une centrale unique telle qu'évoquée dans la LTSP. Elle propose en effet un système de commande via une application pour les smartphones.

En l'état, on constate que la loi actuelle, datant de 2005, est incompatible avec la pratique de l'entreprise Uber et que la LTSP semble caduque avant son entrée en vigueur, notamment en raison des avancées techniques discutées plus haut. Le Service du commerce aurait ainsi des difficultés à mettre en place une centrale unique, ceci dès l'appel d'offres.

La proposition faite au Grand Conseil consiste en l'abrogation des deux parties composant la LTSP et l'adoption du nouveau projet de loi, la LTVTC, composée également de deux parties selon les exigences légales. M. Pierre Maudet rappelle sa volonté d'agir promptement ainsi que les choix qui s'offrent au Grand Conseil. Il s'agit de faire rentrer en vigueur la LTSP votée en 2014 ou d'abroger cette dernière et d'approuver le présent projet de loi, ou encore de demander le réexamen de la question par le Conseil d'État. Ceci se fonde sur l'acceptation tacite de la suspension par le Conseil d'Etat de la mise en vigueur de la LTSP.

Les dispositions de la loi en vigueur et la LTSP ont constitué le fondement des travaux menant au nouveau projet de loi. Les changements tels que l'apparition de l'entreprise Uber ont été cependant considérés. Il convient cependant de souligner qu'une vision d'ensemble du milieu professionnel des chauffeurs des taxis est difficile à obtenir. Toutefois, le projet a été étudié de manière à simplifier la loi actuelle tout en proposant une offre de transport intéressante aux usagers. Dans ce processus, une discussion a été menée avec les avocats des associations professionnelles concernées.

Au surplus, M. Pierre Maudet souligne avoir demandé un avis de droit du professeur Auer qui souligne que le *statut quo* actuel n'est pas tenable, d'où une certaine urgence à faire avancer ce projet qui devrait aussi passablement améliorer la situation actuelle.

Parmi les objectifs poursuivis par le projet de loi, figure celui d'améliorer la sécurité publique et la protection de la moralité publique. On ne peut en effet

que constater le laxisme de l'État quant aux infractions commises par les taxis faute d'avoir une loi adaptée. Ainsi que l'intégration d'incitations au respect de l'environnement. Il promet aussi la loyauté des transactions commerciales vu les fortes pressions auxquelles est soumise la profession de chauffeur de taxis. Ce projet de loi permettra aussi de rétablir le respect des règles sur l'utilisation du domaine public ainsi que celui de la transparence des prix et de la liberté économique. M. Pierre Maudet rapporte ainsi avoir reçu beaucoup de retours positifs sur la transparence des prix. Il souligne encore que les objectifs du projet de loi et de la LTSP sont identiques, seuls les moyens de mise en œuvre diffèrent.

Dans les axes directeurs principaux du projet de loi. Il est question de simplifier les catégories de transporteurs. Seule une **distinction entre voitures de transport avec chauffeur et taxis publics soumis à numerus clausus** sera faite ; les voitures de transport avec chauffeur constituant une situation préalable à l'accès à la catégorie des taxis.

Il n'est **plus question de diffuseur de courses unique** du fait des problèmes de mise en place déjà discutés. De plus, les demandes d'autorisation sont simplifiées de manière à ne pas entraver inutilement la liberté économique et **la restriction liée au numerus clausus est compensée par l'utilisation accrue du domaine public**.

A cet effet, le point fondamental pour améliorer la transparence est l'obligation d'annonce imposée aux diffuseurs de courses et entreprises de transport. De plus, **un décloisonnement des activités des taxis et des diffuseurs de course est encouragé**. L'exemple de l'utilisation d'un même taxi 24h sur 24h par un groupement de chauffeurs est donné. Les sanctions vont ainsi être renforcées, en particulier l'interdiction de pratiquer.

En conclusion, M. Pierre Maudet récapitule les changements prévus entre la situation actuelle et future. Les termes de « **taxis bleus** » et « **limousines** » **vont disparaître au profit des « voitures de transport avec chauffeur »**. Ceci suscite quelques craintes au sein notamment des taxis de service public, les taxis jaunes. Il signale ainsi que les détenteurs de taxis jaunes pourront, dans une période de 6 mois correspondant aux dispositions transitoires, vendre leur plaque au plus offrant.

Si on compare les modifications effectuées entre la loi actuelle et le PL LTVTC, on voit que **les cartes professionnelles sont soumises à certaines démarches ou à la réussite d'examens**. Il indique aussi que l'autorisation d'exploiter est supprimée. La carte professionnelle indiquera si le véhicule appartient à la catégorie des taxis autorisés sur l'espace public.

Il cite encore l'obligation d'annonce pour les diffuseurs de courses et les entreprises de transport de personnes puis cite l'exemple d'un diffuseur de courses, qui pourra posséder des taxis mais aussi des voitures de transports avec chauffeur. Le client devra cependant être assuré d'avoir le service demandé. **Le seuil des sanctions sera relevé.** En cas de récidive, une suspension minimale des activités est prévue.

Pour terminer, M. Pierre Maudet rappelle le vœu du Conseil d'Etat et du DSE d'une loi orientée client, praticable par le service du commerce, permettant un développement de l'activité **dans le respect des professions existantes tout en intégrant les nouvelles entreprises utilisant des technologies** numériques. Il souhaite aussi un large consensus lors de l'examen du projet de loi afin de permettre une meilleure transition depuis la loi actuellement en vigueur.

I. Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du Département de la Sécurité et de l'Economie (DSE), M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet et Mme Amy Ma Faure, juriste

Le Président demande si une corporation ou un citoyen pourrait exiger la mise en vigueur de la LTSP.

M. Pierre Maudet répond que le risque existe, indiquant que cette situation particulière pourrait constituer un déni de justice si l'État ne s'exécute pas. Ce risque explique le délai souhaité au printemps 2016 pour la finalisation des travaux parlementaires issus des présents projets de lois et en janvier 2017 pour l'entrée en vigueur de la loi.

Le Président revient sur le point de la sécurité en soulignant que l'autorisation d'exploiter nécessite un examen, auquel l'entreprise Uber n'est pas soumise.

M. Pierre Maudet signale que les contrôles ont montré que certains taxis jaunes et bleus travaillaient pour Uber.

M. Patrick Baud-Lavigne explique ensuite cette différence d'exigences. Elle provient du fait que les taxis jaunes, seuls autorisés à l'aéroport de Genève, sont la vitrine de la Ville de Genève. Ainsi l'État doit garantir un haut niveau de service au client. Cette garantie se fonde sur cet examen. Il rappelle que pour les véhicules de transports avec chauffeur, le client peut s'assurer lui-même et en amont de sa commande, des conditions de transports proposées. Ainsi, une garantie supplémentaire n'est pas nécessaire.

Un député (MCG) relève que les propositions du projet de loi rejoignent les souhaits de son parti et constate qu'un des buts du projet est de mettre un

terme à la guerre actuelle entre taxis jaunes, bleus et l'entreprise Uber afin de mieux protéger la profession. Il évoque les deux points du projet de loi qui contreviennent à cet objectif. Il s'agit premièrement de la zone réservée pour les voitures de transports avec chauffeurs prévue aux abords de l'aéroport et deuxièmement de l'examen réservée aux chauffeurs de taxis jaunes. Il demande ainsi la suppression de la zone réservée aux voitures de transports à l'aéroport ainsi qu'une généralisation de l'examen à tous les chauffeurs. Ceci afin d'assurer une vraie protection de la profession.

M. Pierre Maudet indique que les actions protectionnistes évoquées doivent également être considérée dans le cadre des lois existantes. Il souligne que les chauffeurs du canton de Vaud possédant uniquement un permis professionnel ont déjà la possibilité de travailler à Genève. Il signale aussi les risques à créer une catégorie particulière de chauffeurs professionnels. Celle-ci contiendrait des chauffeurs ayant passé un examen moins ardu que celui des taxis jaunes mais désavantagé par rapport aux chauffeurs professionnels vaudois.

Pour rappel, le but du projet de loi est d'assurer au client une bonne qualité de service. Ceci explique les mesures prévues à l'aéroport.

En complément, M. Patrick Baud-Lavigne signale que **la généralisation des examens comporterait plusieurs points négatifs**. Premièrement, elle défavoriserait les chauffeurs du canton de Genève par rapport à ceux du canton de Vaud. Deuxièmement, l'examen étant une démarche assez lourde, certains essaieront de le contourner. Troisièmement, selon les critères d'examen prévus, la richesse des services proposés à Genève pourra être affectée. Ainsi, l'exigence de la maîtrise du français diminuerait le nombre de chauffeurs parlant des langues étrangères spécifiques utiles à la prise en charge de la clientèle internationale.

Il revient sur le point de la taxe prélevée pour donner l'accès à l'aéroport et fait un rappel de la situation actuelle. Il rapporte ainsi que beaucoup de clients ont rencontré des problèmes avec des chauffeurs de taxis en raison de bagages importants ou de paiement par carte de crédit par exemple. M. Patrick Baud-Lavigne détaille les mesures proposées dans le projet de loi permettant de remédier à la situation. Il s'agit de l'installation d'une taxe à payer, de barrières à l'entrée et à la sortie de l'aéroport, de la signature d'une charte et de l'emploi d'agents de sécurité. Il mentionne qu'en cas de fraudes, l'accès à l'aéroport sera interdit.

Le même député (MCG) s'enquiert de savoir si un avis de droit spécifiquement centré sur la LMI a été demandé. En effet, il est question dans le projet de loi d'imposer des restrictions aux chauffeurs de taxi de Genève, mais pas à ceux du canton de Vaud.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'un paragraphe de l'avis de droit du professeur Auer traite de la Loi sur le Marché Intérieur (LMI). De plus, la LMI ne peut pas être invoquée dans le cas des restrictions discutées.

Un commissaire (EàG) intervient en demandant la raison d'être du numerus clausus prévu pour les taxis jaunes et les moyens de contrôle prévus par le projet de loi. Il s'interroge aussi sur la présence des chauffeurs Uber sur le territoire genevois, malgré l'interdiction de pratique qui frappe la société.

M. Pierre Maudet souligne que seul le recours à des taxis jaunes ou bleus par l'entreprise Uber est interdit. Des sanctions sont systématiquement prises dans ce cas, mais elles sont souvent contestées devant les tribunaux. Il mentionne que la restriction du nombre de taxis publics sera un outil pour assurer un haut niveau de service et protéger la profession de chauffeur de taxis. Ainsi, en contrepartie du numerus clausus, l'utilisation accrue de l'espace public est permise aux taxis publics. A l'inverse, un certain nombre de villes ayant supprimé cette régulation ont ensuite souffert d'une forte baisse dans la qualité des services des taxis.

M. Pierre Maudet rappelle encore les dispositions transitoires permettant la vente des plaques de taxis jaunes et note que le prix des plaques n'a pas été influencé par l'arrivée de l'entreprise Uber. Il n'y a ainsi pas de catégorie plus défavorisée qu'une autre dans le projet de loi. Il s'agit simplement que les chauffeurs de véhicules de transports misent sur l'avènement du numérique pour leur fournir une clientèle. Sur la question des contrôles, il explique qu'une escouade de six policiers est sur le terrain depuis mars. En considérant les finances publiques et l'intérêt public, on ne peut pas justifier de mobilisation de policiers supplémentaires. Il décrit encore les mesures prévues pour soutenir le dispositif de sanctions envisagé. Il s'agit des inspecteurs du service de commerce, de l'escouade de policiers et d'opérations de contrôle ponctuelles.

M. Patrick Baud-Lavigne décrit le mécanisme de cliquet qui interviendra dans l'application des sanctions. Ainsi, les infractions passées seront utilisées comme facteur aggravant. Il mentionne que les décisions de la chambre administrative ont tendance à minimiser et retarder l'application des sanctions.

Le même député (EàG) maintient que le numerus clausus aura une influence sur le prix des courses, non pas sur la qualité du service.

M. Pierre Maudet mentionne que les éventuels effets de pénurie liés au numerus clausus seront compensés par les véhicules de transports avec chauffeurs. D'un point de vue quantitatif, ce système permet de conserver un nombre suffisant de taxis publics en évitant une surprotection de la profession. Il rappelle que le numerus clausus concernerait également les taxis bleus.

Un député (PLR) s'enquiert de la façon dont l'État pourrait récupérer les impôts provenant des activités de société du type Uber. Il demande également si le numerus clausus s'applique aux voitures ou aux chauffeurs et rappelle les troubles que peut provoquer la phase précédant la mise en vigueur d'une loi et demande s'il est souhaitable de la prolonger encore une fois, étant donné la sensibilité du sujet traité. Il voudrait également avoir des précisions sur le système de quittance et son avantage.

M. Pierre Maudet précise tout d'abord que **la restriction porte sur les plaques**. Il indique que la diligence souhaitée pour l'examen du projet de loi prend sa source dans cette problématique notamment. Sur le risque de recours, il le juge possible, provenant d'un groupement de professionnels de taxis, mais faible, étant donné le ras-le-bol régnant dans la population sur la question. Il signale encore que la confédération a statué pour une taxation des transactions faites sur internet, si l'entreprise concernée a un ancrage local. Ainsi des sociétés du type Uber seront taxées notamment en utilisant les quittances ou les données récoltées par le taximètre.

Il est prévu que **l'absence d'un numerus clausus provoquerait l'encombrement des voies de bus et donc une baisse du niveau de services**. Sur la question de la quittance, cette dernière peut être sous forme informatique également et il y aura comparaison entre les kilomètres parcourus et les données enregistrées sur le taximètre. De plus, la possibilité de paiement par carte de crédit augmentera la facilité de traçage des transactions. On ne peut cependant totalement exclure des possibilités de fraude.

Une députée (S) s'interroge sur la quantité de taxis bleus souhaitant devenir taxis publics et demande si une limitation de leur nombre a été envisagée. Elle craint un nombre trop important de taxis empruntant les voies de bus.

M. Pierre Maudet rappelle que seule une partie des taxis bleus prévoit une reconversion en taxis publics, tandis que l'autre rejoindra les véhicules de transports avec chauffeurs. Ainsi, il ne s'agit pas d'une simple addition. Il mentionne que le numerus clausus est basé sur l'ordre d'arrivée et **qu'une taxe annuelle remplace le placement de 40'000.- exigé par le passé**. On constate aussi à certaines périodes des pénuries de taxis. Ainsi, il semble avantageux d'en augmenter leur nombre.

M. Patrick Baud-Lavigne estime qu'environ 50% des taxis bleus souhaitent rejoindre les taxis publics. Il souligne que seuls les taxis bleus depuis une date antérieure aux travaux pourront choisir de se convertir en taxis publics.

La même députée (S) souhaite avoir des précisions concernant le devoir d'annonce tel que prévu dans le projet de loi.

M. Pierre Maudet répond que les diffuseurs de courses et les entreprises de transport devront obligatoirement s'enregistrer au registre du commerce et annoncer leur forme juridique. Il prévoit sur le long terme un regroupement des chauffeurs de taxi en coopératives ou en entreprises.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'actuellement, il faut une autorisation spécifique pour exploiter une entreprise de taxis. Cette pratique discriminante a été supprimée et remplacée dans le projet de loi par le devoir d'annonce. Ceci permettra de répertorier les entreprises du domaine.

Un député (PLR) trouve qu'actuellement les taxis sont sous-utilisés. Les heures d'immobilisation sont de ce fait répercutées sur le prix de la course. Il faudrait fixer une fourchette de prix ou un prix plancher. Il estime qu'il faudra pouvoir bien distinguer les taxis des voitures de transports avec chauffeurs. Actuellement cette distinction est difficile et il constate un vrai problème de services en périphérie.

M. Pierre Maudet souligne le rôle des voitures de transports avec chauffeurs. En effet, les taxis publics ne pourront pas assurer un service dans tout le canton. Il rappelle que le projet de loi prévoit un signe distinctif pour les taxis et déplore qu'aucune tradition n'existe à Genève sur le sujet. Il explique aussi que les tarifs actuels sont plafonnés et qu'un prix plancher ne pourrait pas assurer des courses à un prix raisonnable. Il est toutefois prévu que les véhicules de transports avec chauffeurs pourront relativiser cette problématique. Il conclut en se référant à un arrêt du Tribunal fédéral interdisant de fixer un tarif minimum.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la mention de taxis sera réservée aux taxis exclusivement dans le projet de loi. Il rappelle également l'échec de la tentative d'implanter un tarif minimum à l'aéroport.

Un député (S) se demande de quelle manière l'annonce d'un diffuseur de courses au service du commerce facilitera la transmission des données concernant ses transactions. Il souhaite également savoir quel sera rôle laissé à la publicité sur les taxis et demande si les euros et les cartes de crédit seront des moyens de paiement acceptés par les taxis.

M. Pierre Maudet répond que cette transmission n'est pas automatique, qu'il faut en faire la demande. Cette démarche est cependant rendue possible par le projet de loi. La question de la publicité n'est pas traitée par le projet de loi et fait référence à loi sur les procédés de réclame. Enfin, sur la question des moyens de paiement, les taxis publics devront accepter ces deux moyens de paiement s'ils sont à l'aéroport.

Un député (UDC) s'enquiert des minibus immatriculés en France faisant les trajets de l'Aéroport jusqu'à Chamonix par exemple.

M. Pierre Maudet souligne que ces transports ne sont pas concernés par le projet de loi. L'utilisation de ces minibus est cependant restreinte à 120 jours par année. Il explique qu'un contrôle de cette flotte est difficile étant donné la saisonnalité de leur activité. Ce facteur assure cependant par le même temps le respect des 120 jours.

M. Patrick Baud-Lavigne intervient pour signaler l'utilité de ces transports pendant la haute saison de ski notamment. Il indique que les entreprises possédant ces minibus sont obligées de s'annoncer à la Confédération. Le service du commerce délivre ensuite des cartes aux entreprises.

Une députée (S) demande si l'entreprise Uber pourrait sans problème œuvrer en tant que taxis jaunes dans le cadre du projet de loi. Elle aimerait par ailleurs des précisions concernant les incitations prévues dans le projet de loi pour le respect de l'environnement. Elle s'interroge ensuite sur le potentiel accru de contrôle offert par le projet de loi en comparaison avec la loi actuelle. Elle conclut en abordant la question du *numerus clausus* et en questionnant la nécessité d'une augmentation du nombre de taxis jaunes.

M. Pierre Maudet rapporte que, selon les discussions engagées, Uber serait plutôt intéressée par la catégorie des véhicules de transports avec chauffeurs. Il y a en effet une meilleure compatibilité avec leur activité. Il explique ainsi que la taxe est liée à l'utilisation accrue du domaine public. Les taxis et les véhicules de transports avec chauffeurs resteront taxés de la même façon que les véhicules privés sur les questions écologiques.

Un exemple d'incitations au respect de l'environnement pourrait être un abattement de la taxe annuelle permettant un investissement supplémentaire dans le véhicule. M. Pierre Maudet aborde ensuite la question **des mesures de contrôles prévues** dans le cadre du projet de loi en rappelant que de nouveaux moyens seront mis en place. Il s'agit principalement de l'annonce au service du commerce ainsi que des sanctions incluant la suspension d'activité. Il explique qu'un test a été effectué pour évaluer l'effet d'une réduction du nombre de taxis circulant. Les résultats n'ont pas été concluants. Enfin, il rappelle qu'une partie des taxis jaunes et bleus souhaitera accéder à la catégorie de véhicules de transport avec chauffeurs. Ainsi, l'augmentation des taxis publics ne sera pas massive mais pourra cependant combler les manquements du service proposé à Genève.

II. Audition de M^{me} Salima Moyard, auteur de la M 2284 pour des conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi décentes

M^{me} Salima Moyard commence son exposé en signalant l'importance des taxis comme complément à l'offre des transports publics, particulièrement dans des zones de campagne ou pendant la nuit. Elle explique que les taxis peuvent intervenir pour le service à des personnes âgées ou handicapées ou encore chargées de bagages. Elle souligne aussi la difficulté de gestion de ce domaine de l'offre des transports. En effet, le métier de chauffeur de taxis est pratiqué principalement par des indépendants pour un service d'utilité publique et reconnu comme tel par une majorité des acteurs.

Elle rappelle que la motion, déposée en juin dernier, part d'un constat partagé par tous de **la situation déplorable des taxis à Genève**. Cette constatation aurait pu être faite même avant l'arrivée d'Uber. En effet, l'arrivée de nouveaux moyens de mettre en contact les clients et des prestataires de service de transports détériore une situation déjà peu satisfaisante.

M^{me} Salima Moyard liste les problèmes générés par cette situation. Il s'agit de l'indisponibilité de taxis dans certaines zones et à certaines heures, un temps d'immobilisation sans clientèle élevé, des gains non déclarés, des difficultés à l'obtention de quittance ou d'utilisation d'une carte de crédit pour payer la course, des conflits latents entre les différentes catégories de taxis, des revenus faibles et en baisse depuis des années. Ce sont ces constatations qui sont à l'origine de la motion présentée. Elle souligne enfin que les travaux sur cette motion avaient été conduits sans connaissance du contenu des PL 11709 et 11710. L'idée était d'entamer une discussion autour de principes, qui en cas de consensus, pourraient être intégrés aux projets de lois.

Parmi les diverses invites de la motion, celle qui est le plus discutée propose un *numerus clausus* généralisé à l'ensemble des prestations de taxis et de limousines pour des raisons de politique sociale ou de police. En 1992, la libéralisation totale du marché des taxis a abouti à l'augmentation du nombre de chauffeurs de taxis et par conséquent à une baisse de leurs revenus sans aucune amélioration de service. M^{me} Salima Moyard estime qu'Uber accroît encore cette pression puisque l'entreprise permet à une plus large population de devenir chauffeur professionnel. Elle juge que la demande en prestations de transports par taxis n'est pas aussi extensible que le nombre de chauffeurs de taxis ; en tous les cas pas dans les proportions suggérées par le Conseil d'Etat. Par conséquent, elle prévoit l'effondrement des revenus des chauffeurs de taxis avec des conséquences importantes sur le système social.

Sur un plan purement juridique, M^{me} Salima Moyard rappelle que les questions juridiques concernant le *numerus clausus* n'ont jamais été tranchées

par les tribunaux. Ainsi, dans le cadre de la loi dite Unger, la centrale unique a été considérée comme une dérogation acceptable à la liberté économique selon l'art. 27 de la constitution fédérale. Les conditions à cette dérogation demandaient la mise en place d'un cadre légal.

Elle énumère alors les conditions à cette dérogation. Il s'agit d'établir un cadre légal, ce qui requiert l'établissement d'une nouvelle loi, de justifier l'intérêt public de cette mesure comme l'a décidé le Tribunal fédéral lors de l'initiative sur le salaire minimum et de proposer une mesure proportionnée. M^{me} Salima Moyard explique à propos de la troisième condition qu'aucune des mesures prévues jusqu'à présent n'a pu améliorer la situation et estime que cette condition est donc remplie en l'état. Elle indique par ailleurs que la quatrième condition stipule que le but souhaité ne peut être atteint avec des restrictions moindres. Cette condition est également remplie à son avis car les chauffeurs de taxis ne peuvent vivre de leur métier sans *numerus clausus*. Elle relève que la question d'une dérogation pour raisons de politique sociale n'a jamais été tranchée par les tribunaux et souligne que subsidiairement les raisons de polices pourront être évoquées. Ceci pour assurer la sécurité publique.

M^{me} Moyard explique que la Ville de Zurich a instauré dans sa réglementation une dérogation à la liberté économique pour des raisons de police. Genève a aussi connu des violences et des déprédations et il s'agit là-aussi de maintenir la sécurité et l'ordre public. Elle a en revanche renoncé à l'établissement d'un monopole de service public dans le domaine des transports de personnes par taxis. En effet, selon cette proposition, le temps d'attente entre deux courses aurait dû être indemnisé. De plus, l'établissement d'un monopole de service public aurait par conséquent coûté trop cher à l'État ce qui l'a poussé à trouver une voie médiane.

La deuxième invite de la motion concerne l'édiction d'un contrat type ou à défaut d'une définition d'usages professionnels pour les chauffeurs de taxis ou limousines. Dans ce cadre, la motion prévoit un salaire minimum ou une indemnisation à hauteur de 25% du temps d'attente comme le suggère la jurisprudence. M^{me} Salima Moyard souligne que la plupart des chauffeurs de taxis étant indépendants, seule une partie de la profession sera concernée par cette invite. Elle relève une nouvelle fois le paradoxe de la situation des chauffeurs de taxis à Genève. En effet, les chauffeurs employés par une entreprise ont généralement un salaire faible sans bénéficier des protections usuelles chez d'autres types de salariés. De plus, les chauffeurs indépendants n'ont pas les mêmes libertés d'entreprendre que d'autres indépendants.

La troisième invite de la motion concernant un besoin de contrôle accru se fonde sur une constatation faite aux fils des différentes lois sur les taxis. En

effet, selon le mémorial des travaux du Grand Conseil pour l'adoption de la loi dite Unger, la question du contrôle avait été déjà débattue. Les problèmes liés aux contrôles persistent actuellement notamment en raison des obligations différenciées des taxis jaunes et bleus. M^{me} Salima Moyard estime que les PL 11709 et 11710 ne résolvent pas non plus cette question. Ils prévoient en effet deux catégories différentes, les taxis et les véhicules de tourisme avec chauffeurs. Ceux-ci ont également des obligations et des avantages différenciés. Elle souhaite, ainsi que son parti, un contrôle accru vu que les mesures actuelles ne sont pas à la hauteur de celles prévues dans le cadre de la loi Spoerri.

La quatrième invite de la motion concerne un point non réglé dans les lois dite Unger, Spoerri ou encore dans les PL 11709 et 11710. Il s'agit de la couverture cantonale de l'offre en transports par taxis. En effet, dans les lois citées, cette couverture semble rester un vœu pieu puisque les chauffeurs de taxis n'ont aucun intérêt à assurer un service dans le canton entier. M^{me} Salima Moyard donne l'exemple d'une famille de Cartigny souhaitant effectuer le trajet jusqu'à l'aéroport de Genève et estime que, dans ce cas de figure, le temps d'attente sera long étant donné que les chauffeurs de taxi préfèrent stationner à la gare de Cornavin pour des raisons financières. La motion propose ainsi **la création d'un fonds** via un prélèvement sur les courses afin d'indemniser les chauffeurs répondant aux besoins non couverts actuellement par l'offre en transports par taxis. Une alternative à la création de ce fonds pourrait consister en la création de différentes zones tarifaires dotées d'un prix au kilomètre différencié. M^{me} Salima Moyard réitère le fait que les chauffeurs de taxis doivent avoir un intérêt financier à assurer une couverture cantonale de l'offre en transports par taxis.

Sur la question soulevée par la cinquième invite concernant le partage de plaques d'immatriculation d'un taxi, M^{me} Salima Moyard indique qu'elle a trouvé réponse dans les PL 11709 et 11710. Elle souligne que ce point n'avait pas été traité par la loi dite Unger et explique que l'exploitation d'un même taxi par deux chauffeurs permet une meilleure rentabilisation des véhicules. Pour cette raison, M^{me} Salima Moyard annonce que son parti rejoint les propositions des PL 11709 et 11710 sur ce point.

La sixième invite de la motion prévoit l'interdiction d'une clause d'exclusivité dans les contrats. M^{me} Salima Moyard rappelle qu'en septembre 2014, l'entreprise Uber avait proposé aux chauffeurs de taxis un contrat indépendant et supplémentaire à leurs contrats déjà existants. Elle explique que la société principale de taxis à Genève, Taxiphone, a réagi par un avenant interdisant ce cumul de contrats. Elle signale que son parti n'est pas pour une ingérence de l'Etat, mais s'interroge sur la nécessité de cet avenant. De plus,

elle indique que les chauffeurs de taxis n'ont pas eu forcément le choix de refuser ou non cet avenant. Ces chauffeurs indépendants ont souvent comme client principal la société Taxiphone. Cet état de fait n'est pas acceptable dans le principe de libre concurrence.

M^{me} Salima Moyard souligne que son parti n'a pas de problèmes à avoir une concurrence dans ce domaine économique, pour autant qu'elle soit encadrée par l'État afin de répondre aux besoins du public pour un service de qualité, à un prix raisonnable et disponible partout. Par rapport au numerus clausus, elle précise ne pas souhaiter l'instauration d'un système de type soviétique.

La septième invite de la motion concerne les rentrées fiscales et la perception de la TVA. M^{me} Moyard rappelle que jusqu'à dernièrement, les courses assurées par l'entreprise Uber n'étaient pas soumises à la TVA. Cette situation a changé très récemment, selon les informations rapportées par le DSE devant cette commission. Cette situation était problématique puisque la TVA doit être perçue sur toute activité économique dans le canton. Elle explique que les diffuseurs de course, les centrales de courses et les sociétés réalisant un chiffre d'affaires à Genève seront taxés.

La huitième invite concerne l'enquête statistique et est liée à la question du revenu des chauffeurs de taxis. M^{me} Salima Moyard estime qu'il faudrait objectiver les données concernant les revenus des chauffeurs afin de contrôler si les conditions fixées par l'Etat à leur activité économique permettent de vivre décemment. Elle explique que la mise en place du contrat type discuté auparavant est subordonnée au constat **d'une sous-enchère salariale**. Il y aurait donc une vraie nécessité à objectiver les revenus des chauffeurs de taxis sachant que la motion vise notamment à susciter la réflexion et signaler les dysfonctionnements. Elle conclut en disant que les propositions de la motion sont larges et qu'elles se retrouvent en partie dans les PL 11709 et 11710.

Le Président souhaiterait savoir si le nombre de chauffeurs pouvant partager une plaque de taxis est limité à deux.

M^{me} Salima Moyard précise que plusieurs chauffeurs pourraient partager un même taxi.

Un commissaire (UDC) s'interroge sur la compatibilité de la motion socialiste avec les PL 11709 et 11710.

M^{me} Salima Moyard signale que la question des contrats types, de la clause d'exclusivité, de l'enquête statistique, de la création du fonds et de la couverture cantonale de l'offre des transports de taxis ne sont pas abordés dans ces projets de loi. Elle indique que certaines invites sont déjà présentes ou pourront l'être dans les projets de loi du DSE, tels les partages de plaques

d'immatriculations de taxis ou les questions fiscales de prélèvement de la TVA. L'opposition existe surtout sur l'établissement d'un numerus clausus généralisé. Elle mentionne aussi que **la brigade des taxis** n'apparaît qu'indirectement dans les PL 11709 et 11710. En effet, aucun chiffrage des besoins de cette brigade n'a été fait.

Le même député (UDC) demande si les chauffeurs de taxis ne gagnent pas suffisamment et s'ils sont contraints de requérir l'aide sociale.

M^{me} Salima Moyard indique que les informations recueillies à ce sujet se basent sur le ouï-dire et souligne l'importance de la huitième invite concernant l'enquête statistique dans ce contexte. Elle rapporte que selon Uber Suisse, certains chauffeurs de taxis ne déclarent pas tout leur revenu. Actuellement, il n'y a pas de moyens de vérifier ces dires. M^{me} Salima Moyard se demande si les conditions-cadres de la loi actuelle sont satisfaisantes pour **limiter le travail au noir** et explique que les chiffres avancés par Uber Suisse étaient d'environ 50% de travail au noir. Elle rappelle que des moyens de contrôle existent déjà. Il s'agit notamment des taximètres et des contrôles TVA. Elle estime que ces mesures ont des effets et que les resquilleurs doivent être sanctionnés.

Le député (UDC) juge que l'augmentation d'aides aux chauffeurs de taxis pourrait conduire au développement d'une mentalité d'assistés. Il demande alors si les nombreuses ingérences de l'État prévues par la motion dans les activités des chauffeurs ne mèneront pas à créer une nouvelle catégorie de fonctionnaires.

M^{me} Salima Moyard répond par la négative et souligne que la proposition socialiste porte sur un numerus clausus généralisé et non pas un monopole de l'État. Elle rappelle que les taxis sont une solution complémentaire à l'offre en transports publics et indique qu'il est ainsi de l'intérêt général que ce service de transports par taxis fonctionne correctement. Ceci comme pour les prestations des électriciens-chauffagistes par exemple.

Un député (PLR) souligne que le prix élevé des courses en taxis ne favorise pas une vraie complémentarité à l'offre en transports publics. Il constate que le numerus clausus généralisé augmente les kilomètres parcourus par les taxis et de ce fait leur rendement. Il s'enquiert de la possibilité d'augmenter les exigences de formation envers les chauffeurs de taxis, de manière à réduire leur nombre et permettre une meilleure objectivation. Il demande alors si le parti socialiste possède une évaluation du prix d'une brigade de taxis puis aborde ensuite la proposition d'établissement d'un fonds pour favoriser une couverture cantonale de l'offre de transports en taxis. Il demande pourquoi la

responsabilité de ce fonds reviendrait à l'État et pas aux chauffeurs de taxis eux-mêmes.

M^{me} Salima Moyard estime que les éléments nécessaires de formation existent déjà. Elle évoque les exigences actuelles de la formation de chauffeurs de taxis. Il s'agit de l'obtention du permis de conduire professionnel pour le transport des personnes, du paiement de 750.- pour disposer d'une carte de chauffeur et d'un examen nécessitant notamment des cours de préparation d'environ 415 heures pour un coût de 7500.-. Elle souligne que les PL 11709 et 11710 renforcent ces exigences uniquement pour les chauffeurs de taxis mais pas ceux des voitures de tourisme. Cette différence est cependant problématique puisque les taxis assureront un service de luxe tandis que les utilisateurs de véhicules de tourisme avec chauffeur auront beaucoup plus d'incertitudes quant à la qualité du service qui leur sera fourni. Elle explique ainsi que le parti socialiste ne souhaite pas augmenter les exigences actuelles de formation et s'inquiète de la réduction de la formation des chauffeurs de véhicules de tourisme prévue dans les projets de loi.

Sur la question de la brigade des taxis, elle est actuellement composée de 6 gendarmes, assignés spécifiquement au contrôle des taxis. Elle signale vouloir augmenter leur nombre à 8 ou 9 au total et explique la nécessité de mettre en pratique les mesures prévues par les lois. Elle répète que les chauffeurs de taxis sont pour la plupart indépendants. De ce fait, l'autogestion d'un fonds semble difficile puisqu'un minimum de coordination est requis. Elle relève que les différentes lois concernant les taxis fixent comme objectif philosophique une couverture cantonale de l'offre de transports en taxis. Il faut une réalité pratique à cette couverture, ceci dans l'intérêt de l'État.

Un député (EàG) rappelle que la liberté de commerce et d'entreprendre ne permet pas l'imposition d'un numerus clausus sur plus d'une catégorie de taxis. Il demande si le parti socialiste suggère une infraction de ces droits supérieurs. Il abonde dans le sens de son préopinant sur la question de l'établissement du fonds et s'interroge sur les manières possibles de distinguer les chauffeurs répondant aux besoins de couverture des autres. Il s'inquiète de la faisabilité des suggestions du parti socialiste notamment en raison de la clause d'exclusivité qui réduit le droit de contracter. Il explique que l'établissement d'un contrat type de travail n'est pas du ressort de l'État mais du droit privé et estime que cette motion peut s'appliquer à des chauffeurs TPG mais pas à des indépendants.

M^{me} Salima Moyard rappelle que le numerus clausus pour des raisons de police existe déjà en Ville de Zurich. Elle souligne à ce propos que la réglementation zurichoise prévoit l'application du numerus clausus généralisé, mais que cette mesure n'a pour l'heure pas encore été appliquée. Elle signale

qu'une seule catégorie de taxis existe dans la commune zurichoise et estime que l'avis de droit du professeur Auer n'est pas dénué d'influences politiques. Il comporte un certain nombre de probabilités mais peu de certitudes. Elle rappelle aussi que l'obtention de la dérogation à la liberté économique est conditionnée par quatre clauses en expliquant que la proposition du parti socialiste sur la dérogation pour des raisons de politique sociale n'a jamais été tranchée par les tribunaux.

Elle propose que le DSE détermine les besoins des différentes stations de taxis. Elle explique que les chauffeurs de taxis répondant à ces besoins recevraient, en plus du prix de la course, une indemnisation. Cette méthode augmenterait l'intérêt pour les chauffeurs de taxis d'assurer certaines courses. Elle affirme qu'actuellement les chauffeurs de taxis ont peu d'intérêt à aller ailleurs qu'à la gare Cornavin et rappelle que la liberté de contracter doit également être garantie aux indépendants. Elle répète également que les taxis en dépit de leur statut d'indépendant, sont fortement liés à un seul acteur du marché, la société Taxiphone. Elle estime dès lors que le système est biaisé. Sur la question du contrat type, elle souligne que l'État peut l'édicter pour une profession s'il y a sous-enchère salariale. Elle rappelle encore que la deuxième invite de la motion concernant l'établissement d'un contrat type est subordonnée à l'enquête statistique. Ainsi, selon les résultats de l'enquête, l'établissement d'un contrat type serait abandonné.

Le même député (EàG) relève qu'il n'est pas mentionné que cette deuxième invite soit subordonnée à l'enquête statistique.

M^{me} Salima Moyard signale que cette précision a été faite dans l'exposé des motifs.

Un député (PDC) dit avoir les mêmes préoccupations que son collègue d'Ensemble à Gauche quant à **l'étatisation d'une profession** composée de 80% d'indépendants. Il s'étonne que l'implication de l'État dans les activités des chauffeurs de taxis n'aille pas jusqu'à fixer le prix d'une course puisqu'il s'agit du problème principal. Il demande surtout pourquoi le parti socialiste souhaite maintenir sa motion, étant donné qu'il y a possibilité de proposer des amendements aux PL 11709 et 11710.

M^{me} Salima Moyard réfute l'argument d'une étatisation de la profession. En effet, la motion ne propose ni de monopole d'État ni de classe salariale pour les chauffeurs de taxis. Elle rappelle que telle n'est pas la volonté du parti socialiste notamment car l'indemnisation du temps d'attente des chauffeurs demanderait trop de deniers publics. Elle signale aussi qu'un prix plafond est déjà imposé aux chauffeurs de taxis sur leur course et explique qu'imposer en plus un tarif minimal serait en violation de la jurisprudence du Tribunal fédéral.

Elle constate qu'aujourd'hui, **une course en taxi est chère sans que le service soit très bon** et signale que le numerus clausus aura un effet indirect sur les prix puisque les chauffeurs passeront plus de temps à transporter des clients qu'à attendre. Elle rapporte que selon Uber Suisse, les chauffeurs Uber gagnent plus parce qu'ils parviennent à transporter plus de clients. Surtout, elle prévoit que le numerus clausus va permettre aux chauffeurs de vivre décemment tout en offrant un intérêt à améliorer leur service.

Elle rappelle que les travaux effectués sur la motion ont été importants depuis le printemps 2015. Il s'agissait d'avoir plus d'espace et de temps pour présenter les propositions de cette motion. Des éléments de la motion seront effectivement proposés en amendement aux PL 11709 et 11710. M^{me} Salima Moyard estime cependant qu'il est plus intéressant en termes de travaux parlementaires d'avoir plusieurs visions différentes sur un même objet et cite à ce propos le PL 10513 de l'UDC traitant également de la question des taxis. De plus, le travail sur cette motion avait démarré en amont des PL 11709 et 11710 et juge que le rôle de parlementaire ne se limite pas à réceptionner les propositions des conseillers d'État.

Le même député (PDC) dit ne pas remettre en cause la qualité des travaux menés par le parti socialiste, mais qu'il pourrait bénéficier aux PL 11709 et 11710.

M^{me} Salima Moyard juge les travaux en Commission plus intéressants, c'est notamment pour cette raison que le parti socialiste a choisi de présenter cette motion à la Commission. Les députés pourront également mieux comprendre les futurs amendements.

Le même député (UDC) s'interroge sur la flexibilité des chauffeurs de taxis quant à leurs horaires de travail et demande si certains chauffeurs seraient prêts à sacrifier leur week-end pour avoir des courses.

M^{me} Salima Moyard ne souhaite pas s'exprimer à la place des chauffeurs de taxis. Elle estime que peu de chauffeurs travaillent selon des horaires réguliers, notamment parce que le client est plus rare entre 8h00 et 17h00. Ils choisissent ainsi eux-mêmes leurs horaires de travail.

Un député (S) souhaite savoir si le DSE possède des estimations chiffrées sur le travail au noir dans la profession de chauffeurs de taxis. Il rappelle que certains taxis mentionnent clairement que ce phénomène existe.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que **la rémunération des chauffeurs de taxis est un secret bien gardé**. Il mentionne que l'influence de l'entreprise Uber sur les rémunérations des chauffeurs est difficilement quantifiable en raison de cette opacité et indique que les chauffeurs de taxis n'ont jamais participé à une enquête statistique et rappelle les réticences des chauffeurs à

l'émission de reçus permettant un chiffrage de leur activité. Il conclut en soulignant que le manque de statistiques disponibles s'explique par ces raisons.

Le même député (S) s'enquiert de la brigade des taxis et demande s'il existe des rapports établissant une liste des infractions notifiées par celle-ci. Il cite l'exemple d'un chauffeur de taxi bleu, s'arrêtant sur une voie de bus afin de prendre en charge un futur client. Il souhaiterait avoir le détail des sanctions prévues.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que ce détachement de 6 gendarmes, mis en place récemment, est **actif plusieurs fois par semaine sur des périodes de six à huit heures**, jusque parfois tard le soir. Il explique que seuls les taxis sans passagers sont visés par la brigade. Elle procède à deux types de contrôle. Certains sont conduits « en filet » comme par exemple lors du contrôle d'entreprise ou du véhicule. D'autres ont lieu avec une brigade mobile en voiture banalisée. Dans ce cas, il y a filature du taxi avec la vérification du tarif final facturé ou lors de l'utilisation des voies de bus. Le Conseiller d'Etat Pierre Maudet, en lien avec la cheffe de la police, a renforcé les sanctions. Il explique qu'un rapport mensuel est demandé à la brigade.

M. Patrick Baud-Lavigne, souhaitant se prononcer au nom du DSE, accueille toutes les contributions aux PL 11709 et 11710. Il explique ainsi que la présente motion du parti socialiste a été prise en compte lors de l'élaboration desdits PL 11709 et 11710 et relève que peu de différences existent entre les constatations du DSE et du parti socialiste quant à la situation actuelle des taxis à Genève. Il signale cependant une différence dans le choix des mesures visant à résoudre le problème. Ainsi, la motion souhaite limiter le nombre des chauffeurs de taxis, augmenter leur salaire et baisser le prix de la course. Il constate une contradiction dans ces différentes propositions, puisque la rareté créera de la valeur. Les chauffeurs de taxis n'auront en effet **aucune incitation à baisser les prix d'une course** et resteront au prix plafond déjà existant. Ainsi, l'abaissement du numerus clausus en plus des questions juridiques qu'il pose, ne permettra pas de baisser le prix de la course.

M. Patrick Baud-Lavigne aborde ensuite les solutions discutées pour améliorer la couverture de l'offre de transports en taxis dans l'entier du canton. Il explique que la création de zones tarifaires générerait des courses aux prix plus élevées en périphérie, tandis que la solution d'un fonds nécessiterait soit un prélèvement sur salaire soit une répercussion sur le prix de la course. Dans tous les cas, il y a contradiction avec les objectifs de la motion visant une baisse du prix de la course et l'augmentation des salaires des chauffeurs. Il souligne que le contrat type de travail doit concerner un certain nombre de personnes pour être édicté. Or, seuls 20% des chauffeurs de taxi sont salariés, il n'y a donc pas la masse critique suffisante.

Il relève que le DSE fait le même constat que le parti socialiste quant à la clause d'exclusivité. Il rapporte que, selon les informations du DSE, l'entreprise Taxiphone aurait proposé un partenariat à la société Uber, que celle-ci aurait refusé, avant d'inclure cette clause d'exclusivité. La volonté du DSE est d'ouvrir le marché des taxis afin que d'autres diffuseurs de course puissent s'y implanter. Il indique que selon deux témoignages de chauffeurs de taxis, il n'y a que peu de différence entre le salaire d'un chauffeur employé chez Taxiphone et un chauffeur indépendant. Il conclut donc que **la clause d'exclusivité n'a que peu d'effet.**

Sur la question de l'effectif de la brigade des taxis, M. Patrick Baud-Lavigne rappelle qu'elle est passée de 0 à 6 gendarmes depuis mars 2015. Il estime ainsi ne pas avoir assez de recul, également en raison de la transformation récente du modèle d'entreprise de la société Uber, pour justifier un effectif supérieur. Il explique que l'augmentation de l'effectif de la brigade des taxis pourrait être proposée dans le cadre de la nouvelle loi sur la police. Cependant, cela pourra prendre du temps puisque le Tribunal fédéral doit encore rendre décision.

Sur les aspects juridiques, M^{me} Amy Ma Faure dit avoir pris note que le Tribunal fédéral n'a pas tranché concernant le numerus clausus généralisé. Cependant, la proposition du parti socialiste est discutable du point de vue juridique pour trois raisons. Elle mentionne, à propos de la dérogation à la liberté économique pour raisons de police, que la direction juridique s'est effectivement penchée sur la question d'une clause de police pour le PL LTVTC, à l'instar de la réglementation zurichoise.

M^{me} Amy Ma Faure souhaite rappeler cependant que, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, des conditions très restrictives président à ces dispositions. Ces conditions sont par exemple l'existence d'un danger qui ne peut être écarté autrement que par l'application de la clause de police (par exemple une guerre). Ainsi, elle relève qu'à sa connaissance cette disposition n'a jamais été appliquée en Ville de Zürich et est restée jusqu'à ce jour lettre morte. Elle souligne avoir noté que, selon la motion, le numerus clausus serait appliqué aux limousines et aux taxis. Elle indique que selon le point 4, page 8 de l'avis de droit du professeur Auer se fondant sur l'arrêt ASPASA « l'État en revanche ne saurait empêcher que des tiers fassent concurrence aux chauffeurs de taxis avec permis de stationnement et soumettre la profession dans son ensemble à un numerus clausus déterminé par les besoins du public ... ». Selon son interprétation, le terme « profession dans son ensemble » inclut les chauffeurs de limousines et de taxis. Ainsi, un numerus clausus généralisé ne serait pas envisageable. Elle rappelle que dans les PL 11709 et 11710, les

chauffeurs de limousines seront assimilés à la catégorie des véhicules de transport avec chauffeurs.

Selon l'arrêt ASPASA du Tribunal fédéral, il y aurait les taxis publics auxquels le *numerus clausus* serait appliqué et les autres, soit les taxis privés pour lesquels le *numerus clausus* ne s'applique pas. A fortiori, le *numerus clausus* ne doit pas non plus s'appliquer pour les limousines. Elle rappelle que le PL LTVTC propose les catégories de taxis et de véhicules de transport avec chauffeur, ces deux catégories participant à l'offre en transports pour le public. Elle souligne que, dans le projet de loi, **le nombre de chauffeurs de taxis sera limité tandis que celui des chauffeurs de véhicules de transport ne le sera pas**. Ceci afin d'être conforme à l'interprétation actualisée de l'arrêt ASPASA. Elle estime ainsi que la proposition d'un *numerus clausus* généralisé est contraire à l'esprit de cet arrêt et donc à la liberté économique. Elle se demande si la motion vise des mesures de politique sociale ou simplement des mesures de politique économique afin de protéger la profession de chauffeurs de taxis, ce qui serait contraire au principe de la liberté économique. A ce propos, elle relève que l'invite de la motion concerne les chauffeurs de taxis et de limousines, mais que d'après les propos de la députée S seuls les chauffeurs de taxis semblent être préterités.

M^{me} Salima Moyard estime qu'il y a une intention très forte du DSE à assurer la conformité juridique des PL 11709 et 11710. Si elle trouve cette attitude louable puisque ces projets de loi seront examinés par le Tribunal fédéral, elle émet cependant des doutes quant à l'efficacité sur le terrain des mesures prévues dans les PL 11709 et 11710. Elle prévoit ainsi que la situation restera inchangée quant aux taxis jaunes et bleus ayant des droits et des obligations non respectés faute de contrôle accru. Elle souligne aussi que la brigade des taxis ne doit pas être composée d'un nombre élevé de gendarmes pour être efficace.

Elle réaffirme que **la motion s'appuie sur des raisons de politique sociale**. Il ne s'agit pas d'avantager les chauffeurs de taxis au détriment des chauffeurs de limousines. Elle juge que les chauffeurs de taxis et de limousines se situent dans le même domaine du transport de personnes, mais sont simplement soumis à des règles différentes. Elle estime que les PL 11709 et 11710 en ne contraignant pas suffisamment les chauffeurs de voitures de tourisme, vont provoquer une détérioration de la situation sociale et du service. Elle aborde la question de la clause d'exclusivité en mentionnant que l'entreprise Taxiphone a rapidement fait un avenant au contrat après l'apparition de l'entreprise Uber. Elle indique qu'alors les taxis n'avaient que peu de recul avant de s'engager contractuellement.

M^{me} Salima Moyard explique encore que l'égalité des revenus entre chauffeurs de taxis et indépendants devrait relancer le questionnement autour d'un service de qualité et de revenus convenables pour les taxis. Elle réfute ainsi les propos de M. Patrick Baud-Lavigne quant au manque d'incitations dans la motion à une baisse des tarifs et estime que la concurrence à l'intérieur d'une même catégorie pourra contribuer à une baisse des prix. Elle souligne que le *numerus clausus* généralisé n'équivaut pas à une centrale unique. Ainsi, il s'agit de contrôler le marché sans le mettre sous cloche. Elle rappelle encore que la question centrale est de savoir comment augmenter le nombre de courses effectuées par les chauffeurs de taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que ce sont les chauffeurs de taxi qui fixent le prix de la course non pas les centrales. Il explique qu'il y a aujourd'hui un *numerus clausus*. Ainsi, les taxis d'une même catégorie pourraient déjà se faire concurrence. Ce n'est pourtant pas le cas. Il se demande par quel moyen fixer le nombre des chauffeurs de taxis et de chauffeurs de voitures de tourisme et indique que limiter le nombre de taxis et de limousines va mettre une partie des chauffeurs au chômage. L'autre alternative serait un maintien des chiffres actuels des chauffeurs sans lien avec le marché et ses besoins. Il relève ainsi dans ces propositions un problème de mécanique.

M^{me} Salima Moyard rappelle que les PL 11709 et 11710 présentent le même problème quant à l'établissement d'un *numerus clausus* pour la catégorie des taxis.

III. Audition de M. Yves Nidegger, 1^{er} signataire du PL 10513

M. Yves Nidegger explique que l'exposé des motifs fait en 2009 dans le PL 10513 reste valable, notamment la présentation historique succincte qui y avait été faite. Ce dernier point permettant de comprendre la situation. Il souligne que, dans le domaine des transports par taxis, la concurrence semble avoir des effets inverses à ceux qui sont normalement attendus. En effet, avec trop d'intervenants, on constate qu'il y a des refus des courses considérées peu rentables, et une baisse de la qualité du service. De ce fait, les villes imposent un nombre de taxis considérés comme adéquat.

En 1992, l'initiative populaire pour des taxis égaux et moins chers a provoqué une augmentation du nombre de chauffeurs de taxis avec en corollaire une baisse de la qualité du service. La loi de 1999 avait pour but de réduire ce nombre et d'améliorer les conditions sociales de la profession. En 2005, une nouvelle loi visait aussi à améliorer la situation en introduisant des catégories différentes de taxis. L'une pouvant utiliser les voies de bus, l'autre non. Cette discrimination place cependant le client dans une situation

impossible. L'utilisation des voies de bus coûte cher à la première catégorie tandis que la deuxième serait tentée de ne pas payer pour ces mêmes avantages.

M. Yves Nidegger estime cependant que la loi datée de 2005 est bien faite. Il explique avoir souhaité, pour cette raison, utiliser la loi 2005 comme base de travail. Les mémoriaux des séances de janvier 2005 ont cependant montré que le problème de cette loi résidait dans l'allocation d'un budget nécessaire aux contrôles à effectuer. Ce budget n'ayant pas été voté, la situation a été bloquée, La loi ne pouvant pas être appliquée. Fort de ce constat, il a proposé le PL 10513 pour remédier à cela.

Par la suite, M. Unger a soumis un nouveau projet de loi. Celui-ci ne permettait cependant pas une comparaison aisée avec la loi de 2005. Ainsi, il y a eu vote sans réelle compréhension des enjeux. M. Yves Nidegger souligne que c'est une des raisons qui mène à revenir aujourd'hui sur la question toujours problématique des deux catégories de taxis.

Il explique que le PL 10513 utilisait la notion d'utilité publique dans le cadre d'un service public complémentaire à ce que font les TPG dans le domaine du transport collectif. Il y a donc **l'établissement d'un monopole en échange d'une concession**, de manière à conserver la liberté du commerce et de l'industrie. Il cite à ce propos l'avis du professeur Auer rendu lors des travaux préparatoires à la loi 2005 : *« 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. »*

M. Yves Nidegger estime qu'en ce qui concerne les PL 11709 et 11710, il faudrait trouver une solution à cette distinction de catégories de taxis de manière à éviter une décision du Tribunal fédéral refusant ce projet de loi pour protéger la liberté du commerce et de l'industrie. Il rapporte que la solution du monopole contre une concession était favorisée par les socialistes et l'UDC et ne violait pas la liberté du commerce et de l'industrie. Celle-ci était cependant jugée excessive pas d'autres. Il dit avoir repris la proposition du professeur Auer de l'installation d'une centrale unique de manière à produire un monopole. Celui-ci peut être instauré d'une autre manière.

Il énumère les points de conflits existants à l'époque. Il s'agissait de l'instauration d'une catégorie unique, plus des ressources nécessaires pour

appliquer la loi. Ce dernier point étant réglé par l'instauration d'un contrat de prestation entre l'État et un organe faïtier de la profession. Cet organe aurait tout intérêt à appliquer des contrôles à son avantage. Il aborde ensuite la question de la taxe unique permettant aux taxis de monnayer leur sortie de la concession. Dans les PL 11709 et 11710, les conditions de sortie de la concession sont d'ailleurs trop restrictives. Il faut mettre en place des moyens plus incitatifs. La location des plaques d'immatriculation est aussi favorisée par les PL 11709 et 11710, dans l'optique de favoriser l'émergence de quelques grandes sociétés. Cependant, cela n'est pas servi dans les PL 11709 et 11710.

M. Yves Nidegger propose de partir du droit actuel pour l'adapter aux considérations du moment plutôt qu'une loi nouvelle fondée sur un projet de loi du Conseil d'État. Ces PL 11709 et 11710 adressent cependant un certain nombre de questions de manière juste. Il s'agit notamment de la catégorie unique. L'article 4 des PL 11709 et 11710 définit clairement la catégorie des taxis bénéficiant de l'usage accru du domaine public par opposition aux voitures de transport avec chauffeur. Il estime cependant qu'il faut préciser que la notion de taxis s'attache à une voiture et non pas à une personne. Dans l'article 4 lettre b des PL 11709 et 11710, la notion de chauffeur ne devrait pas être mise en avant. On doit avoir un personnel qui offre un service dans un cadre qui assure la sécurité sur la route et la loyauté dans les transactions. Ceci étant réalisable en déterminant la notion de chauffeur pour toutes les catégories et en ayant des voitures équipées et identifiables comme taxis.

Il indique siéger dans le conseil d'administration de la Fondation des Parkings et rapporte qu'en Russie chaque véhicule stationné voit son droit à stationner contrôlé. On arrive alors à un stade de contrôle pratiquement continu même avec peu de personnel. Il explique que l'on peut imaginer des contrôles informatisés, que l'État dispose des mêmes armes qu'une entreprise comme Uber. Cette technologie permettrait de savoir si un véhicule situé sur une voie de bus est en infraction ou pas. Il souligne que la problématique est l'impossibilité à faire des contrôles malgré de bonnes lois. L'approche de M. Maudet vise à régler les problèmes à leurs racines, mais il s'agit également de réfléchir aux conséquences constitutionnelles.

M. Yves Nidegger relève que la lettre c de l'article 4 des PL 11709 et 11710 concerne les entreprises. Or, on ne peut pas créer une entreprise de taxis actuellement à Genève car la concession ne peut pas s'acheter. Les PL 11709 et 11710 rendent, de plus, les conditions de vente des concessions plus restrictives étant donné que ces transactions doivent se réaliser dans un délai de 6 mois à compter de la mise en vigueur des lois. Il constate qu'une sortie honorable n'est pas possible pour les personnes souhaitant vendre leur

concession, de même que la rentabilisation des entreprises sur la base des rachats de concessions.

Il estime aussi que l'article 9 des PL 1709 et 11710 concernant l'obligation générale de s'annoncer est un peu léger. Il déclare que l'article 12 est très restrictif. On pourrait imaginer une reconduite de l'autorisation que l'on pourrait dénoncer le cas échéant. Cette caducité automatique est problématique. A son avis, l'article 19 lettre b concernant l'utilisation du domaine public semble mal rédigé. En effet, il est stipulé que les taxis sont autorisés à emprunter les voies de bus seulement s'ils transportent des passagers. Or, ceci pourrait prolonger le temps d'attente d'un client ce qui est contraire au but recherché. Il souligne que l'article 19 alinéa 2 est également problématique puisqu'il interdit à un taxi public de circuler dans le dessein de rechercher des clients. La question se pose de savoir comment distinguer un taxi qui circule dans le but de rechercher un client d'un autre. Il donne l'exemple d'Uber qui permet à un client de se signaler aux chauffeurs via une application et le compare à des clients d'un chauffeur de taxi qui se signalent d'un geste de la main. Dans cette situation, les PL 11709 et 11710 semblent difficiles à appliquer.

M. Yves Nidegger aborde ensuite **la question de l'aéroport de Genève**. En effet, certains véhicules, minibus ou autres sont loués en France et stationnent dans les garages de l'aéroport sans ordre de courses. **Les rabatteurs attendent les clients** anglais à la sortie de l'aéroport leur proposant un trajet à Megève par exemple. Il se pose la question de la définition d'un ordre de course dans ce cas précis et souligne que ce point n'est pas spécifié dans les textes de loi. De plus, selon les PL 11709 et 11710, une taxe supplémentaire au paiement de la concession sera imposée aux taxis pour l'accès à l'aéroport de Genève. Il explique que le marché de l'aéroport de Genève est occupé par des intervenants provenant des pays voisins soumis à une limitation de leur activité pour une durée de 90 jours. Les contrôles nécessaires pour vérifier le respect de cette durée maximale sont difficiles à mettre en œuvre. Selon lui, l'aéroport de Genève, puisqu'il gère l'accès des taxis à son installation, doit aussi être soumis à l'obligation de contrôler les activités de transport citées plus haut. Il constate que les courses spécialement rentables sont ainsi dévolues à des chauffeurs qui ne sont pas soumis aux règles. **L'accès à l'aéroport est un point à régler pour arrêter la guerre des taxis**.

Un député (EàG) demande à M. Nidegger s'il a une recommandation au vu des multiples projets de loi et motions produits dans le cadre des transports en taxi.

M. Yves Nidegger estime que pour apporter une solution aux différentes catégories sans enfreindre le droit constitutionnel, il faudrait utiliser la loi actuelle, de même que les propositions du PL 10513 parce qu'il se calque sur la loi actuelle et des PL 11709 et 11710, principalement pour la résolution de la problématique de distinction des deux catégories. Une autre solution serait d'intégrer, si possible, les 6 préoccupations tels que mentionnées dans le PL 10513 dans le cadre des PL 11709 et 11710. Les deux approches sont possibles.

Il juge néanmoins que prendre pour base la loi actuelle est une stratégie moins hardie étant donné la sensibilité du sujet. De plus le SCOM maîtrise la loi actuelle des taxis. Il conclut que le principal est de résoudre le problème posé par l'existence de deux catégories.

Un commissaire (MCG) interroge M. Nidegger quant à la liberté du commerce et de l'industrie et de la résolution de la problématique Uber dans le PL. Il rappelle que la seule différence entre VTC et taxis est le contenu des examens à passer. Selon les discussions menées en Commission, il a été constaté que ces projets de loi comblent une inégalité dans les autorisations en fusionnant les catégories jaunes et bleues. Il n'y a plus ici de centrale unique mais des centrales multiples et des applications qui permettent de faire jouer la concurrence.

M. Yves Nidegger cite à ce propos la jurisprudence californienne qui fait de l'entreprise Uber un employeur et rapporte que la SUVA considère les affiliés de la centrale Taxiphone comme des employés sous l'angle de l'assurance accident. Il estime qu'Uber va devoir se transformer, notamment à cause de la réaction de l'État, qui souhaite réguler son activité. Comme il faut appliquer les mêmes règles à tous. Un examen pour tous les chauffeurs qui se mettent à disposition ainsi que l'échange de l'utilisation accrue du domaine public en contrepartie d'un numerus clausus, comme le prévoient les PL 11709 et 11710, permettent de ne pas violer la liberté du commerce et de l'industrie. Il rappelle cependant que des détails sont à régler, notamment la distinction existant entre le fait de héler un taxi dans la rue, et celui de commander une course sur son smartphone 30 minutes à l'avance.

Le taxi ayant le droit à l'utilisation accrue du domaine public avait un droit de stationnement. Les chauffeurs attendent alors la prochaine course dans lieu de stationnement dédié. Il faudrait pour imposer le même système aux chauffeurs ne jouissant pas de ce droit particulier. L'objectif étant de **supprimer la possibilité de circuler en attendant un client**. Il explique que le principe de l'égalité de traitement est à revoir dans les PL 11709 et 11710. De même, ces projets de loi tablent de manière optimiste sur un fleurissement des entreprises, or il semble que les lois actuelles ne le permettent pas.

Le député (MCG) juge l'aménagement de centrales pour les VTC impraticable et demande à M. Nidegger si des chauffeurs des taxis du service public mais inscrits chez Uber pour prendre des courses supplémentaires, devraient avoir le droit d'utiliser le domaine public.

M. Yves Nidegger indique que c'est la raison de sa proposition de lier le privilège de l'accès au domaine public à une voiture et non pas à une personne.

Le député (MCG) poursuit en disant avoir constaté que la plupart des chauffeurs Uber étaient également des chauffeurs de taxis jaunes ou bleus.

M. Yves Nidegger rappelle sa proposition d'une centrale unique avec un contrat de prestation à l'Etat.

Le député (MCG) rappelle que le projet de loi est évolutif. Il ne faut pas condamner la loi avant qu'elle ne puisse être applicable.

M. Yves Nidegger explique que la loi Spoerri de 2005 est applicable et appliquée à 90%. Cependant, il y a une contradiction du législateur en ce qui concerne les contrôles nécessaires et le budget alloué pour le faire. La faute ne réside pas forcément dans le contenu de la loi. Il rappelle que dans le PL 10513, il y avait la proposition d'un partenariat avec les milieux professionnels du taxi qui permettait à l'Etat de faire des autocontrôles. Si on passe à l'informatisation des contrôles, on peut imaginer que cette tâche soit déléguée à la Fondation des Parkings. Une loi basée sur le contrôle visuel, avec les effectifs actuels, ne résoudra pas les problèmes.

Un député (UDC) dit que **la maraude** est en fait la base qui constitue le métier de chauffeurs de taxis. Or, il faut pouvoir s'assurer, pour des raisons de sécurité, que les véhicules hélés et leur chauffeur respectent les règles, notamment du numerus clausus. Cet aspect n'est pas réglé dans les PL 11709 et 11710. Il rapporte que l'usage accru du domaine public n'est pas demandé par Uber et qu'à New York, les deux systèmes cohabitent. La différence étant qu'une concession de taxis vaut un million de dollars. L'entreprise Uber argumente du fait que ses chauffeurs soient hélés puisque toutes les informations nécessaires sont disponibles vis-à-vis du client avant une commande.

M. Yves Nidegger explique que ce point est traité dans l'article 19 alinéa 2 des PL 11709 et 11710 : *« Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait hélé par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. »*. Il s'agit de la définition du maraudage et son interdiction dans la même disposition. Il doit y avoir des règles cohérentes pour doter les chauffeurs de taxis et les chauffeurs Uber des mêmes armes. On

ne peut pas réprimer un chauffeur de taxi qui maraude et pas le chauffeur Uber qui circule en attendant une commande. Cette distinction doit être faite dans la loi. Il estime que la distinction entre VTC et taxis est audacieuse. Cependant, ces catégories doivent être plus détaillées sinon les PL 11709 et 11710 seront invalidés par le Tribunal fédéral. Ces projets de loi doivent être irréprochables du point de vue constitutionnel, notamment du point de vue de l'égalité de traitement, et assez précise, pour faciliter son application dans des ordonnances.

Le député (UDC) rappelle que M. Unger avait écarté le PL 10513 sur la base de l'avis de droit du professeur Auer. Le Tribunal fédéral n'aurait pas accepté les deux catégories de taxis proposées. Or il semble que ce soit le contraire avec les PL 11709 et 11710.

M. Yves Nidegger rapporte que le projet Unger a pourtant été invalidé par le Tribunal fédéral et répète qu'il faut s'affranchir des deux catégories existantes de taxis. Ceci ne pourra cependant pas s'accomplir sans risque. Il faut le conjurer avec une loi dont les détails sont cohérents. Il met en garde la commission, un échec des PL 11709 et 11710 signifie le retour vers la loi Spoerri de 2005. Il conclut en disant que selon lui, l'avis du professeur Auer peut être suivi jusqu'à un certain point seulement, notamment en raison de son appartenance politique.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la question des deux catégories est effectivement au centre de la réflexion qui a présidé à l'élaboration de ces projets de loi. Une des questions, discutée avec le professeur Auer, est l'accès au marché pour ces deux catégories de chauffeurs. Une des problématiques qui sera sans doute soulevée par les milieux professionnels du taxi, est la différence entre les examens des chauffeurs de taxis et des chauffeurs de voitures de tourisme. L'accès au marché est un critère déterminant pour le Tribunal fédéral. Ainsi, plus il y aura de barrières et de contraintes pour accéder à ce marché, plus le tribunal sera motivé à défaire les PL 11709 et 11710. On peut donc protéger fortement les chauffeurs de taxis, à condition que les chauffeurs de voitures de tourisme soient libres. Ceci est de la liberté économique. La taxe prélevée pour l'accès à l'aéroport sert à financer un système de sécurité qui permet d'avoir un meilleur accueil à l'aéroport de Genève. Les taxis peuvent, de plus, répercuter cette taxe dans le prix de la course. Les taxis ne seront donc pas pénalisés parce qu'ils viennent à l'aéroport. De ce fait le client qui souhaite utiliser un taxi au départ de l'aéroport, paiera quelques centimes ou un franc de plus en contrepartie d'un service de meilleure qualité. Il évoque la situation actuelle qui voit que certains chauffeurs refusent des courses pour divers motifs.

M. Yves Nidegger mentionne que l'aéroport doit s'arranger pour que l'accès à ses installations soit praticable. Ainsi, il n'y a pas besoin d'inventer de taxes d'accès ni de modifier les tarifs dans un cadre où l'État et l'aéroport sont liés par un contrat de prestations.

Un député (PLR) précise que le numerus clausus se baserait sur les plaques d'immatriculation et non pas sur les personnes. Il souhaite savoir si ce cas de figure serait problématique quant à la liberté du commerce et de l'industrie.

M. Yves Nidegger indique que la liberté de commerce et de l'industrie vise à permettre à chacun de pratiquer le métier qu'il souhaite. Ainsi, une personne qui se destine à travailler dans le domaine du transport de personnes pourra être chauffeur de voitures de tourisme mais pas de taxis. Seul son accès économique est réduit. La liberté du commerce et de l'industrie n'impose en effet pas l'égalité des acteurs économiques.

IV. Audition des milieux professionnels du taxi, accompagnés par Me Jacques Roulet

a. SCCIT – Société Coopérative de Concessionnaires Indépendants de Taxis : représentée par M. Salvador Perez

b. ATSP – Association des Taxis de Service Public : représentée par Mme Pascale Rechinac

c. FET – Fédération des Entreprises de Taxis : représentée par M. Pierre Jenni

d. Taxiphone Centrale SA : représentée par M. Cédric Bouchard

M. Jacques Roulet souligne ne pas vouloir entamer sa présentation avec l'entreprise Uber, notamment parce que certains députés présents aujourd'hui siègent également à la Commission des pétitions où la pétition d'Uber a déjà été débattue. Il se dit cependant contraint d'aborder ce sujet, notamment parce que le problème est que deux nouveaux projets de loi sont à l'étude pour réglementer le domaine des transports par taxis, alors que l'entreprise Uber est dans un schéma de « disrupting » c'est-à-dire que les lois ne l'intéressent pas. Il constate que l'entreprise en a fait démonstration depuis 14 mois et il rappelle avoir envoyé un courrier au Conseil d'État, demandant que l'entreprise Uber respecte au moins les lois en vigueur.

Un député (MCG) intervient en expliquant avoir un sentiment de malaise face à la plaidoirie de Me Roulet alors que la Commission souhaite entendre les auditionnés.

M. Jacques Roulet dit raccourcir sa présentation et évoque une publicité apparue sur le site de l'entreprise Uber et datée du 5 novembre dernier. Cette

publicité vise à promouvoir l'activité de chauffeurs auprès de non professionnels. Il estime que, dans ce cas, la Commission pourrait se contenter de recopier dans un projet de loi la documentation de l'entreprise Uber et souligne que ce cas de figure mène à une totale dérégulation. Il demande à la Commission si cette dérégulation est souhaitable et rapporte qu'il y a un fort ressenti dans les milieux professionnels, qui évoluent dans un domaine régulé au contraire d'Uber. Il estime qu'il faut protéger le client et les chauffeurs. Aussi, les milieux professionnels sont prêts à s'adapter à ce monde qui évolue et à faire jouer la concurrence. Mais le marché doit cependant être réglé.

M. Jacques Roulet explique qu'un taxi se met au service d'une clientèle souhaitant faire un trajet entre un point A à un point B. Les commandes de courses faites à l'avance étant réservées aux VTC. La problématique étant de s'assurer qu'un VTC prenne seulement en charge des clients ayant réservé à l'avance. Il répète que les milieux professionnels du taxi sont prêts à entrer dans une totale concurrence, puisque les chauffeurs VTC pratiquent le même métier, sans parler de cet aspect de commande préalable. Ce pari n'est possible que si les chauffeurs de taxis et les chauffeurs de voitures de tourisme se trouvent sur un pied d'égalité. Sinon, c'est la mort du métier de chauffeur de taxi. Il estime que les options des PL 11709 et 11710 ne sont pas bonnes. En effet, elles ouvrent la porte à la déréglementation du marché des taxis. La proposition des milieux professionnels était d'avoir une seule activité : « le chauffeur de personnes ». Celle-ci serait distinguée uniquement par la catégorie de voiture conduite. Les taxis ayant l'accès au domaine public, contrairement aux autres. **Cependant, il se dit hésiter à présenter des propositions d'amendements à la Commission. En effet, les milieux professionnels du taxi n'ont pas prétention à faire un projet de loi, mais souhaitent un marché du transport individuel de personnes apaisé. Ceci par une véritable concurrence mais sur un pied égalitaire.** Les séries d'amendements fournis à la Commission sont simplement là pour éclaircir certains points selon deux axes principaux. Le premier est le rétablissement de l'égalité entre deux activités semblables tandis que le deuxième concerne le contrôle et les sanctions. En effet, le DSE ne se dote que de peu de nouveaux moyens modernes de sanctions avec le risque de voir le projet de loi rester sans effet.

M. Pierre Jenni se dit très enthousiaste quant à la suppression des deux catégories de taxis mais souligne qu'au fil des lois, peu d'entreprises ont survécu. Il ajoute que cette suppression avait déjà été envisagée puis abandonnée pour des raisons constitutionnelles et constate que **ce qui a changé la situation est l'arrivée d'Uber**. Il explique que les déclarations de M. Maudet concernant un retour du numerus clausus étaient également

enthousiasmantes. Cependant, du fait de son manque de disponibilité, les petites modifications nécessaires aux projets de loi n'ont pas été discutées. Le résultat en est aujourd'hui des projets de loi qui **programment la mort des taxis**. Il se dit prêt à affronter la concurrence car les taxis publics sont bons. En effet, seuls 3% des taxis publics sont concernés par les plaintes. À l'aéroport de Genève, il y a cependant de vrais problèmes, notamment avec le guichet de contrôle qui a été abandonné. Dans ce cas, les PL 11709 et 11710 proposent un contrôle accru, ce qui est un point positif.

Un député (PLR) informe les auditionnés que la pétition d'Uber a été déposée sur le bureau du Grand Conseil et leur demande s'ils représentent tous les taxis genevois.

M. Jacques Roulet explique que presque tous les acteurs des milieux professionnels du taxi sont présents. Il y a cependant quelques dissidents dans le Collectif des Taxis Genevois qui sont représentés par Maître Bayenet. Ceux-ci souhaiteraient également être auditionnés par la Commission.

M. Salvador Perez explique que les personnes présentes aujourd'hui sont les représentants reconnus des milieux professionnels du taxi.

Le même député (PLR) rappelle qu'en été 2014, la société Taxiphone avait proposé un partenariat avec Uber et demande si les milieux professionnels seraient prêts à accepter Uber si celui-ci se plie aux lois.

M. Pierre Jenni explique que la stratégie qui a mené à proposer à Uber un partenariat visait à faire rentrer l'entreprise dans un cadre légal.

M. Jacques Roulet répète que les milieux professionnels du taxi sont prêts à accepter Uber sous réserve que l'entreprise respecte les lois et que les chauffeurs de taxis et de voitures de tourisme soient mis sur un même pied d'égalité.

Le député (PLR) souligne sur la base de l'article 31 des PL 11709 et 11710 que les conditions sont différentes pour l'accès à l'aéroport de Genève, soit des chauffeurs de taxis, soit des voitures de tourisme. Il souhaite savoir si l'égalité voulue par les milieux professionnels des taxis irait jusqu'à créer une seule zone de prise en charge à l'aéroport de Genève.

M. Jacques Roulet explique que l'égalité s'arrête à l'utilisation du domaine public. Il s'agit d'éviter un nombre trop important de taxis à l'aéroport. Il rappelle que le numerus clausus porte sur les stations de taxis et l'usage de voies de bus. À l'aéroport de Genève, il n'est pas possible de créer deux zones séparées. Ainsi **les chauffeurs de voitures de tourisme doivent avoir accès à l'aéroport mais sans possibilité de maraude**.

Un député (MCG) estime que le plus grand ennemi des taxis, ce sont les taxis eux-mêmes. Depuis 10 ans, on essaie de défendre les différentes corporations. Le nouveau phénomène qui a semé la panique c'est l'arrivée de l'entreprise Uber. Il explique que l'entreprise Uber est une réalité et que la solution n'est pas de conserver des acquis quitte à ce que l'État applique une loi bafouant la liberté du commerce et de l'industrie. Il faut avant tout augmenter le niveau de contrôle et d'assurance ainsi que l'utilisation de tachygraphes pour les VTC également.

M. Cédric Bouchard signale que les amendements proposés vont exactement dans ce sens.

Le député (MCG) indique que les revendications de son parti étaient la suppression de la centrale unique, un numerus clausus et la création d'une seule corporation de taxis publics. Ces points trouvent leur résolution dans les projets de loi, qui proposent notamment un système de quittance électronique. Il souligne que les VTC seront soumis aux mêmes niveaux de contraintes que les taxis, notamment au niveau des assurances professionnelles et de l'utilisation d'un tachygraphe et demande si, dans ce cas, les PL 11709 et 11710 remportent l'approbation des milieux professionnels du taxi.

M. Cédric Bouchard s'enquiert des contraintes liées à la topographie.

Le député (MCG) explique que le droit supérieur ne permet pas d'appliquer des contraintes dans ce domaine. Ainsi, un chauffeur de taxis provenant du canton du Valais peut très bien venir exercer à Genève.

M. Jacques Roulet souligne l'important travail effectué auprès des chauffeurs de taxis pour faire passer l'idée qu'Uber est une composante fixe du milieu des transports individuels à Genève. Il y a cependant **des tensions grandissantes**. Il répète que les chauffeurs sont prêts à faire face à la concurrence d'Uber. Seulement, le département doit aussi obliger Uber à respecter les lois en vigueur. S'il s'agit de maintenir le carcan dans lequel se trouvent les chauffeurs de taxis alors que les chauffeurs de voiture de tourisme ont toute liberté, aucune solution ne pourra être trouvée.

M^{me} Pascale Rechinac mentionne que beaucoup d'efforts ont été déployés par les chauffeurs de taxis pour améliorer la qualité du service notamment. Les professionnelles continueront de s'adapter mais il faut une réglementation adaptée. Elle indique que pour l'aéroport de Genève, il faut gérer les places correctement pour donner le choix au client, mais qu'un travail important reste à faire.

Le même député (MCG) dit avoir été présent avec les groupes d'interventions de gendarmerie lors des conflits qui ont vu le jour à l'aéroport de Genève. Il mentionne avoir défendu les chauffeurs de taxis dans ces conflits

puisqu'ils avaient des revendications légitimes. Il signale qu'une double catégorie de taxis est prévue pour gérer l'accès à l'aéroport. Il n'y aura aucun VTC. Il s'enquiert alors auprès des auditionnés si cette solution remporte leur accord et si un accès au domaine public réservé aux taxis est une solution qui convient aux milieux professionnels du taxi.

L'ensemble des auditionnés acquiesce.

Le député (MCG) constate que le seul problème est donc l'entreprise Uber qui crée une concurrence déloyale. À cette fin, il faudrait rehausser les exigences posées aux chauffeurs de voiture de tourisme de manière à parvenir à une égalité.

M. Salvador Perez explique qu'un même niveau d'exigence pour les chauffeurs de taxis et des voitures de tourisme réglerait effectivement le problème.

Un commissaire (UDC) demande si la prise de contrôle du marché par l'entreprise Uber est vraiment possible.

M. Jacques Roulet explique qu'il s'agit en effet d'une grande crainte des milieux professionnels du taxi. **L'argument selon lequel Uber aurait un effet bénéfique sur la qualité de service des taxis ne tient pas.** La situation actuelle dans laquelle se trouvent les chauffeurs de taxis vient d'une régulation trop importante qui réduit l'activité de chauffeur à un petit métier. Les investissements semblent difficiles dans cette situation. Il rappelle que les entreprises de taxis ont disparu petit à petit, au gré des législations. Aujourd'hui, cette régulation excessive fait que la confrontation entre des artisans, tels que les chauffeurs de taxi et l'entreprise Uber est impossible. Les chauffeurs de taxis doivent se développer pour survivre mais il faudrait pour cela une régulation moins importante. Il souligne que le projet de loi est insatisfaisant parce qu'il n'a franchi qu'une première étape vers une réduction de cette régulation.

Le même député (UDC) souhaite savoir si les corrections pour éviter le désastre que pourrait apporter les PL 11709 et 11710 sont dans les 28 pages d'amendements proposés par les milieux professionnels du taxi.

Me Roulet répond par l'affirmative.

Un autre député (UDC) rappelle que la proposition de la centrale unique du PL 10513 était un élément problématique à l'époque et souligne que la plateforme unique fait à présent le succès d'Uber. Il souhaite savoir quelle solution serait plébiscitée par les milieux professionnels du taxi entre une centrale unique et une plateforme unique. Il constate une différence de prix entre les courses faites par les taxis et par les chauffeurs Uber et demande s'il faudrait imposer un prix aux chauffeurs Uber et aux taxis.

M. Cédric Bouchard mentionne qu'une application taxiphone existe. Celle-ci est très utilisée dans toute l'Europe. À Genève, cette application se nomme « Taxiphone Genève ». Il explique qu'au départ, les chauffeurs de taxi pensaient qu'Uber était une application avec laquelle ils pourraient aussi travailler. Uber a ensuite spécifié que ce n'était pas leur optique. Il indique, concernant la centrale unique, qu'il faudrait une certaine compétition dans les applications. Uber souhaiterait, de son côté, une centrale unique sans contrôle.

M. Jacques Roulet signale qu'Uber n'a donc pas le monopole des applications.

M. Cédric Bouchard explique que l'option « partage » de l'application taxiphone permet à une personne de partager son taxi et distribue les frais de courses selon un algorithme. Il donne à ce propos l'exemple de deux personnes souhaitant partager leur frais de taxi. L'une localisé à Hermance et l'autre à Coligny.

M. Jacques Roulet souligne que la préoccupation majeure est la protection des clients. Le milieu professionnel des taxis estime que l'état doit fixer un prix plafond pour les VTC et les taxis. Or, selon le département, les clients des VTC auraient une liberté de choix que les clients de taxis n'auraient pas. Il signale cependant que les applications, comme par exemple celle de l'entreprise Uber, fonctionnent avec des algorithmes. Ceux-ci font augmenter les prix en fonction de la demande, ceci jusqu'à 270% de plus qu'une course de taxi normale. Il s'agit aussi de protéger le client de méthodes agressives. Il rapporte que l'entreprise Uber, pour accéder au marché genevois, était prête à participer à hauteur de 15 francs par course. À présent, l'entreprise prélève 20 à 25% de commission sur le revenu des chauffeurs. Ceci étant bien supérieur à ce qui est pratiqué normalement. Cette pression s'illustre d'ailleurs par le nombre de grèves et de procès de chauffeurs Uber contre Uber.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaite s'exprimer sur la distinction entre VTC et Taxis. Le VTC, puisqu'il sera commandé et non pas hélé dans la rue comme le spécifie les PL 11709 et 11710, permet au client de connaître le prix à l'avance. Le client aura le choix entre une facture sur le même modèle que les taxis, avec des prix limités par un plafond fixé par le Conseil d'État et le règlement de la somme proposé par un VTC. Dans le cas d'une augmentation des prix des courses VTC de plus de 270%, le client en sera averti lors de sa commande. Il n'y a donc pas de distorsion de la concurrence, ni de manque de protection du client puisqu'il **est informé du prix de la course** lors de sa commande. Si cette information n'est pas donnée au client, alors le prix de la course est réglé par le plafond fixé par le Conseil d'État. Il explique que les taxis travaillent avec des taximètres. Dans ce cas, il faut fixer un plafond, puisque le client doit pouvoir estimer ce que lui coûtera une course. Il souligne

que fixer le prix d'une course pour toutes les catégories va supprimer toute concurrence. Ceci étant déjà le cas aujourd'hui puisqu'aucun des taxis ne facturent moins que le plafond fixé par le Conseil d'État. Les taxis considèrent aujourd'hui ce prix fixe comme prix planché.

Une députée (S) remercie les auditionnés et signale ne pas avoir de gêne face à la présence de Me Roulet. Elle souhaite se dissocier des propos de son collègue MCG.

La députée (S) annonce avoir plusieurs questions. La première concernant la motion. En effet, selon le document de prise de position des milieux professionnels, le numerus clausus généralisé serait impossible à réaliser. Elle aimerait des précisions sur ce point et souligne que les revendications des milieux professionnels du taxi consistent en un traitement égalitaire entre VTC et taxis ainsi que l'instauration d'un numerus clausus. Au final, il s'agit également d'un numerus clausus généralisé. Elle relève ainsi une contradiction dans les propositions des milieux professionnels de taxis qui souhaitent un projet de loi qui résiste à un examen par le Tribunal fédéral tout en proposant une augmentation des contraintes sur la catégorie des VTC. Elle rapporte que selon les indications du DSE, les contraintes imposées aux taxis contre des privilèges importants ne peuvent être mises en œuvre que sous la condition d'un marché libre pour les VTC. Elle avoue avoir de la peine à saisir cette ambivalence et souhaite connaître la position des milieux professionnels concernant l'interdiction de la clause d'exclusivité telle que proposé dans la motion M2284. Cette invite de la motion allant contre la pratique actuelle.

Elle demande encore aux auditionnés de réagir face aux critiques récurrentes concernant les salaires des chauffeurs de taxis et souhaite savoir si le métier de chauffeur de taxis permet de vivre correctement. Elle aimerait également connaître la position des milieux professionnels face à la problématique du travail au noir. Enfin, elle aborde le point de l'amendement proposé à l'article 11A. Les raisons de cet amendement sont que la taxe proposée par les PL 11709 et 11710 est trop générale et s'apparente à un impôt. Elle cite l'article 11A alinéa 2 «² *Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.* » et ne comprend pas en quoi cette taxe peut, avec les précisions apportées dans les PL 11709 et 11710, s'apparenter à un impôt. Elle explique ensuite qu'en termes de chiffres, le CTG ne semble pas être simplement composé de quelques dissidents. Elle souhaite donc connaître le nombre de membres de ce comité

M Jacques Roulet répond à la question concernant le numerus clausus généralisé en disant avoir fait pas moins de 10 recours au Tribunal fédéral à ce sujet depuis 1985. Le Tribunal fédéral a fait une jurisprudence stipulant qu'on

ne peut pas interdire à la catégorie de taxis le droit d'exercer librement en raison de la liberté économique. Donc, s'il doit y avoir une limitation du nombre de taxis, elle ne doit concerner qu'une catégorie et pas l'autre. Il dit qu'il y a un certain courage du DSE d'aller en avant de cette jurisprudence en supprimant les deux catégories de taxis. En effet, depuis l'arrêt ASPASA daté de 1956, l'idée des deux catégories de taxis s'est imposée dans toute la Suisse. Si aujourd'hui, Uber fait la démonstration qu'on peut exercer le métier de chauffeur sans forcément être chauffeur de taxis. Il indique qu'une réponse au Tribunal fédéral en faveur de la suppression des deux catégories de taxis pourrait être que les VTC font l'activité de chauffeurs de taxis. Ainsi, il n'y aurait plus nécessité d'une catégorie intermédiaire. Il mentionne que les VTC doivent cependant réellement pratiquer l'activité de taxis. L'idée d'un numerus clausus généralisé est donc impossible selon la jurisprudence. Il conclut en disant qu'il faudrait ainsi réguler les VTC non pas sur leur nombre mais sur leur activité. Le point de vue des milieux professionnels est de dire qu'il faut réguler les VTC de la même manière que les taxis puisqu'ils font le même métier.

La députée (S) dit ne pas comprendre les propos de M. Roulet. Il n'y aurait plus d'intérêt à pratiquer le métier de chauffeur de taxis s'ils sont soumis aux mêmes conditions et exercent la même activité que les VTC.

M. Jacques Roulet explique que les avantages résident dans l'utilisation de l'enseigne taxi et du domaine public. Au sujet de la clause d'exclusivité, il explique que cette clause existe pour des questions d'organisation. En effet, une centrale se doit d'assurer des courses de taxis 24h/24h. La société Taxiphone doit donc toujours avoir au moins 10 chauffeurs à disposition.

M. Pierre Jenni indique que **la limitation du nombre de taxis est la seule protection qui reste aux chauffeurs de taxis**. Ceci pour des raisons d'ordre public. Aujourd'hui il y a trop de taxis sur la voie publique, ce qui a poussé le DSE à réduire leur nombre.

M. Cédric Bouchard explique que les contrats de la société Taxiphone n'ont jamais contenu de clause d'exclusivité. Il y avait cependant le devoir d'information à Taxiphone si un chauffeur souhaitait travailler avec une autre centrale. Il estime que cette clause pourrait se justifier au vu des démarches nécessaires pour acquérir des clients. Taxiphone n'est cependant pas une centrale unique. Sur les 870 taxis officiels, 550 sont des abonnés Taxiphone, mais il reste encore 200 à 300 personnes libres.

M. Pierre Jenni rajoute que les chauffeurs Taxiphone ont des signes distinctifs. Donc si un problème devait survenir avec un client pendant une course prise depuis une autre centrale, celui-ci pourrait se retourner contre

Taxiphone. Il explique ensuite qu'au vu des tarifs pour les affiliations à une centrale, un chauffeur ne pourrait pas travailler avec plusieurs centrales en même temps. Il signale qu'Uber prélève plus que la société Taxiphone.

M. Cédric Bouchard relève que les chauffeurs abonnés chez Taxiphone ne sont pas partis.

M. Jacques Roulet aborde à présent la question du travail au noir et mentionne que l'administration fiscale calcule le revenu d'un chauffeur de taxis sur la base d'un prix de 2,5 francs par kilomètre. Ceci que le taxi transporte des clients ou pas. Ainsi, ce qui est quittancé n'est pas contrôlé. Il estime cependant qu'il n'y a plus de place pour le travail au noir.

M. Pierre Jenni explique que cette pratique concerne la déclaration des revenus. Cependant beaucoup de chauffeurs font du transport de personnes au noir sans inscription au registre de commerce.

M. Jacques Roulet mentionne au sujet de la taxe causale que l'état se doit d'appliquer et de faire respecter les lois. Si chacun devait payer pour que la loi le concernant soit appliquée, tout le monde devrait payer. Selon cette logique, il faudrait donc que les taxis paient l'application des lois sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur. Or les VTC sont plus nombreux et poseront vraisemblablement plus de problèmes.

M. Christophe Marguerat souligne que la taxe causale est prélevée surtout en relation avec l'usage accru du domaine public. Ce type de taxe est également prélevé dans le cadre d'autres types d'activités, par exemple pour l'installation de stand aux marchés ou de terrasses de café. Il indique que ces taxes permettent notamment de financer les contrôles effectués par l'État et souhaiterait donc savoir quels sont les problèmes concernant cette taxe.

M. Jacques Roulet explique ne pas voir quelle affectation de cette taxe est faite à l'usage public des voies de bus et des stations. Il souligne que les PL 11709 et 11710 mentionnent d'ailleurs que cette taxe intervient dans l'application de la loi, il ne s'agit pas d'entretenir particulièrement les routes après le passage des taxis.

M. Christophe Marguerat indique que cette situation est la même pour les stands au marché. Dans ces cas, le prélèvement de la taxe n'implique pas de remettre les pavés après le marché. Il rappelle que les terrasses font également usage du domaine public et sont donc soumises à une taxe. Il souligne que les 1'400 francs mentionnés dans les PL 11709 et 11710 représentent un montant maximal.

M. Pierre Jenni estime que les activités évoquées ne sont pas comparables. En effet, le transport de personnes contribue à la mobilité de la population et constitue un service à la personne que l'État se doit de proposer.

M. Christophe Marguerat répond qu'il s'agit bien d'une activité professionnelle qui profite de l'espace public.

Pour M. Jenni, les marchés impliquent l'utilisation de la voirie, des agents de sécurités et une logistique qui justifie cette taxe. Or pour les taxis, il s'agit simplement de marquer les stations et les voies de bus.

M. Salvador Perez souligne que les VTC ont le même usage du domaine public mais ne sont pourtant pas taxés.

M. Jacques Roulet aborde à présent la question du CTG et explique que lors d'une récolte de signatures, jusqu'à environ 500 signatures ont été comptabilisées. Mais une signature n'équivaut pas à un membre. Il y a ainsi des membres d'occasions. Ce groupement se fait selon les mouvements et les manifestations.

M. Pierre Jenni indique qu'il n'y a pas de problème particulier avec le CGT, qui n'est pas un groupe dissident. La loi 2005 a consacré une entente des milieux professionnels du taxi qui perdurent encore aujourd'hui. Le CTG a choisi cette appellation pour ne pas être officiellement représenté, ce qui a impliqué un contrôle du SCOM auprès des membres pour constater leur accord à une affiliation auprès du CTG.

Un député (PLR) se référant à l'article 11 des PL 11709 et 11710 concernant les critères d'attribution de l'autorisation d'usage accru du domaine public, souligne que l'amendement proposé par les milieux professionnels supprime la notion d'autorisations personnelles et intransmissibles. Il demande si cette proposition ne mènerait pas à la création d'un marché noir avec, pour corollaire, une augmentation des prix et le risque qu'une entreprise puisse racheter ces autorisations pour créer un monopole.

M. Pierre Jenni rappelle que le nombre de permis de chauffeur de taxi est fixé. Il s'agit d'assurer le service à la clientèle et de mettre en place un contrôle du nombre de voitures en circulation. Il explique que les prix d'une concession n'ont plus de réalité. Il n'y a ainsi plus de risque de spéculation. Concernant la transmission libre de l'autorisation d'usage accru du domaine public, Il souligne que cette proposition vise à alléger les tâches de l'État.

M. Jacques Roulet rappelle que durant les 50 dernières années, la question de la spéculation autour des permis de stationnement a créé des lois ingérables. Si l'on veut faire fleurir les entreprises de taxis, on doit supprimer les contributions des lois précédentes. Il s'agit de réduire ces réglementations trop lourdes au risque de provoquer de la spéculation ou un monopole.

Le même député (MCG) revient sur les propos de M. Bouchard concernant la clause d'exclusivité et s'interroge sur l'avenir d'un chauffeur de taxis publics indépendant qui souhaite compléter ses fins de mois en s'inscrivant

chez Uber. Il rappelle à M. Jenni que les chauffeurs de taxis sont rémunérés pour un service à la population. De même, les entreprises de taxis sont à but lucratif. La suppression de la taxe telle que précisée à l'article 11A ne peut ainsi pas se justifier. Il explique que soutenir un point de vue contraire remettra en cause l'ensemble des PL 11709 et 11710. Il prévoit une majorité de vote en faveur des projets de loi, qui pourront être modifiés par la suite. Cependant, en cas d'opposition, sous la forme d'un référendum, les projets de loi deviendront constitutionnels et donc non modifiables.

M. Pierre Jenni signale **qu'il n'est pas possible au sein de la société Taxiphone de savoir qui travaille également pour Uber**. De plus, il s'agirait plutôt de taxis vaudois. Il répète qu'il s'agit de protéger le client notamment en demandant qu'Uber travaille avec des professionnels.

M. Cédric Bouchard explique que le cas discuté par le député MCG ne s'est pas présenté et rappelle que les membres paient une cotisation pour certaines prestations. Si ce cas de figure devait se présenter, le chauffeur indépendant devrait être radié, sinon il remettrait en question tout le système.

M^{me} Pascale Rechignac souligne qu'il existe à présent des chauffeurs de taxis sans centrale et qui considèrent que ni Uber ni Taxiphone ne leur apporte ce qui est nécessaire pour le moment. Il y a un mouvement, notamment sur le modèle du CTG, qui cherche à réfléchir sur le métier de taxis pour offrir le meilleur service au client.

M. Salvador Perez mentionne que son opposition à la taxe se basait sur le fait que son montant était trop élevé et qu'elle ne concernait que les VTC.

M. Cédric Bouchard signale qu'une taxe sur l'ensemble des taxis et des VTC serait acceptable et rappelle qu'une concession se paie 40'000 francs. Une taxe supplémentaire visant uniquement les taxis est mal placée. Il ajoute que les chauffeurs de taxis accepteraient cette taxe si elle permettait la mise en œuvre **d'une brigade de taxis** ou l'utilisation de systèmes de géolocalisation. Il rappelle que le guichet qui avait été mis en place à l'aéroport de Genève a été payé par Taxiphone pendant des années et estime que les milieux professionnels du taxi amènent de vraies solutions contrairement à l'entreprise Uber.

M. Salvador Perez revient sur la question du député MCG et précise qu'il n'y a pas de chauffeurs de taxis publics qui travaillent chez Uber. En effet, pour un même revenu, celui-ci devra payer deux fois plus de taxes chez Uber.

Un député (S) demande à M. Bouchard la date à laquelle le devoir d'annonce a été imposé aux membres de la société Taxiphone.

M. Cédric Bouchard explique que dans le contrat, les chauffeurs ne peuvent pas travailler avec une autre centrale sans avertir Taxiphone.

Le député (S) dit comprendre l'impératif d'organisation qui a présidé à ce devoir d'annonce mais souhaite savoir si une affiliation à différents diffuseurs de course selon des plages horaires différentes est possible.

M. Pierre Jenni souligne que du point de vue du droit fédéral, un chauffeur de taxi ne peut travailler plus de 11 heures. Cette proposition n'est ainsi pas réalisable.

Le même commissaire (S) souhaiterait savoir si l'usage accru du domaine public constitue un vrai avantage et si les contrôles par rapport à cette utilisation sont faits. Il rapporte que lors de discussions avec les chauffeurs beaucoup mentionnent des revenus non déclarés.

M. Pierre Jenni mentionne que tous les chauffeurs de taxis déclarant un revenu en deçà d'un certain montant sont contrôlés. À ce propos, il rapporte avoir été l'objet de deux contrôles approfondis de sa comptabilité en raison de revenus au-dessous de 2.5 francs par kilomètre. Il explique que l'usage du domaine public est un vrai avantage et mentionne que les PL 11709 et 11710 interdisent de façon aberrante l'usage des voies de bus pour les chauffeurs qui vont chercher les clients.

M. Cédric Bouchard signale l'impuissance du SCOM a contrôlé la présence de taxis bleus dans les voies de bus et s'interroge sur son efficacité à contrôler les VTC. Il signale que les lois qui n'ont jamais été appliquées ont mené les entreprises de taxis à la faillite.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que dans les PL 11709 et 11710, un taxi aura une bonbonne sur le toit et des signes distinctifs sur le côté de la voiture. Un véhicule circulant sur les voies de bus sans ces distinctions sera amendable.

M. Cédric Bouchard rappelle qu'au lendemain de la mise en vigueur de la loi datant de 2005, les taxis bleus avaient enlevés leur bonbonne bleue, en pensant que les taxis jaunes seraient jaunes. Au niveau fédéral, il a ensuite été confirmé que les taxis devaient avoir la même couleur. Les taxis bleus ont donc remis leur bonbonne sur le toit.

Un député (UDC) souhaite des précisions concernant la suppression du fonds pour l'amélioration des conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi.

M. Jacques Roulet explique qu'il n'est plus réalimenté.

M. Pierre Jenni s'enquiert auprès du département du montant disponible sur ce fonds.

M. Patrick Baud-Lavigne admet ne pas avoir tous les détails en tête, mais rapporte que le montant n'est plus très élevé. Les 40'000 francs ne sont cependant pas perdus. Le paiement d'une concession par les chauffeurs de

taxis est suivi d'un remboursement à la fin de cette concession. La concession n'est donc pas une taxe. Il explique qu'au vu du nombre de taxis restant en service, les retraites, le retour de plaques ou les changements de professions ne s'effectueront pas en même temps. Il souligne que le versement de ces 40'000 francs sera effectué au fur et à mesure du départ de la profession des taxis.

Le député (UDC) souhaite savoir si ce fonds atteindra bientôt zéro.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ça va dépendre du système qui sera mis en place dans le cadre des PL 11709 et 11710.

Le même député (MCG) estime que la maîtrise des chauffeurs par la contrainte est une erreur. Dans le cadre des projets de loi, la possibilité de centrales multiples a été prévue pour faire jouer la concurrence. Or, le milieu professionnel des taxis semble ne pas souhaiter cette concurrence. Il compare cet état de fait avec la situation des vidéo-clubs. Aucune association de vidéo-clubs n'est venue pour légiférer sous prétexte que le téléchargement en ligne de vidéos était à présent possible. Il rappelle qu'on vit une économie de marché et souhaite encourager les chauffeurs de taxis à jouer la carte de la concurrence. Il prévoit une majorité en faveur des PL 11709 et 11710, pour permettre des contrôles notamment et rappelle qu'il ne faut pas oublier le prix payé par le consommateur.

M. Jacques Roulet rappelle qu'au printemps 2014, Taxiphone s'attendait à vivre avec la contrainte de la centrale unique. Dans l'espace de 18 mois, on assiste à un changement de paradigme complet. Il s'étonne ainsi des reproches adressés à Taxiphone concernant l'exclusivité. Il signale que la loi actuelle impose des obligations aux taxis, notamment celles d'assurer le service public 24h sur 24h mais aussi de pratiquer un prix unique pour tous les taxis. Dans le schéma actuel, il n'est pas possible à une centrale de s'ouvrir à la concurrence. Surtout, il se dit étonné quant aux remarques faites sur les conditions d'affiliation à la société Taxiphone. En effet il semble logique, pour une association, de pouvoir compter sur ces membres.

M. Cédric Bouchard signale à la Commission que M. Daus, qui a été responsable des taxis à New York, fait à présent des conférences à propos d'Uber et est disponible pour être auditionné par la Commission.

V. Audition de M. Cyril Mizrahi, Président de la FÉGAPH (Fédération Genevoise des Associations de Personnes Handicapées et de leurs proches), M. Jean-Luc Widler, vice-président de la FÉGAPH, et M. Olivier Dufour, membre du bureau/Président du CFRGe (Club en Fauteuil Roulant Genève).

M. Cyril Mizrahi entame sa présentation en soulignant qu'au vu de la révision de la loi sur les taxis actuellement étudiées, les besoins des personnes en situation de handicap devraient être discutés. Il indique que la FÉGAPH est la Fédération Genevoise des Associations de Personnes Handicapées et de leurs proches. La fédération est membre d'AGILE Entraide Suisse Handicap, qui regroupe les organisations faïtières de personnes handicapées.

La problématique du transport individuel destiné au public prend comme point de départ l'article 16 de la constitution genevoise, comme le mentionne la note distribuée à la Commission. Il mentionne que, depuis 2004, une loi fédérale fixe un seuil minimal d'accessibilité pour les transports publics collectifs et souligne que les dispositions cantonales peuvent contenir des mesures supplémentaires comme stipulé dans l'alinéa 1 de l'article 16 *« L'accès des personnes handicapées aux bâtiments, installations et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public, est garanti. »*

M. Cyril Mizrahi signale également que la Convention pour les personnes handicapées a été ratifiée par la Suisse et considère qu'il est temps d'aborder la question des taxis en tant que transports publics individuels. Il explique que cette question est traitée dans la motion 2224, partant du constat que l'offre des sociétés de transport spécialisé ne convient ni du point de vue de la disponibilité ni de la tarification. Dans l'esprit de l'article 16 de la constitution, il s'agit de réaliser ce principe d'égalité dans une offre de transport public individuel.

Il souligne l'importance de ne pas créer d'obstacles supplémentaires aux personnes dont le choix des modes de transports est déjà restreint. Il s'agit ainsi de privilégier dans le transport public individuel, la formation des chauffeurs et le bon équipement des véhicules. Concernant ce dernier point, il s'agit par exemple de rampes ou de boucles d'induction utiles aux malentendants. Il rapporte que cet équipement est obligatoire pour tous les taxis londoniens depuis les années 2000 et constitue un avantage pour les familles avec poussettes ou les personnes âgées. Ainsi ces normes d'accessibilité servent l'ensemble de la population. Il constate que dans les PL 11709 et 11710, il est fait mention d'une modulation de la taxe annuelle prélevée afin d'inciter à l'utilisation d'un véhicule moins polluant. Le Conseil d'État envisage d'appliquer ce système pour les critères d'accessibilité.

A son avis, cette démarche n'est pas suffisante pour mettre en œuvre l'article 16 de la constitution.

M. Olivier Dufour rappelle que la préoccupation concernant la vie des handicapés est un phénomène récent. En effet, les premiers travaux sur le sujet ont été effectués en 1944 par le docteur Guttmann en Angleterre. Il indique que la question des sociétés de transport adapté avait été discutée à la Commission des affaires sociales. La constatation était que cette offre de transport n'est ni transparente aux niveaux des prix, car non régulée par une législation cantonale, ni satisfaisante au niveau de la disponibilité. En effet, ce type de transports est plébiscité par les écoles également, ce qui réduit la possibilité de transports aux heures de sortie d'école.

Il se réfère ensuite au rapport de l'OMS concernant les lésions de la moelle épinière pour indiquer que l'obstacle principal pour les personnes en situation de handicap est le transport. Il faut avoir la possibilité d'utiliser son véhicule personnel ou les transports publics, louer un minibus ou recourir aux taxis. En effet, malgré des efforts importants, les transports publics ne sont pas suffisants surtout en dehors de la ville de Genève, ceci pour des questions de hauteur de quais ou de sécurité pour les personnes en fauteuils roulants. Ces questions de sécurité sont nouvelles puisque des crash tests incorporant des fauteuils roulants ont récemment été introduits. Il souligne qu'actuellement, il y a un seul minibus aux normes à Genève et que l'accès à un véhicule individuel est très cher pour des personnes en situation de handicap. La plupart des personnes au bénéfice de l'assistance invalidité ne peuvent ainsi pas se le permettre. Les taxis sont une solution à un transport public individuel temporel et continu dans le contexte de la mobilité au sens de la constitution et selon la convention ratifiée par la Suisse.

M. Olivier Dufour signale les difficultés rencontrées dans la vie de tous les jours d'une personne en situation de handicap et répète qu'il faut diminuer les situations présentant des obstacles. Il rappelle qu'à l'occasion des 25 du CFRGe, le Conseil d'État a encouragé le club et son action. Il rapporte qu'actuellement à Genève, on compte 70'000 personnes handicapées dont 20'000 sont en situation de handicap important. Il rappelle aussi que la problématique de mobilité concerne la population, et notamment les personnes âgées.

Il répète que les taxis londoniens sont tous équipés pour transporter des personnes handicapées et souligne l'importance de la formation des chauffeurs. À New York par exemple, les chauffeurs suivent une formation spécifique pour le transport des personnes en situation de handicap. En effet, un fauteuil électrique doit s'attacher avec 6 attaches et non pas 4. Sinon, il y a risques d'accidents notamment dans les bus ou dans les trams. Il signale, dans

ce contexte, le potentiel de l'offre de taxis équipés de rampe pliable et de ceintures de sécurité servant de traction pour rentrer dans le véhicule. M. DUFOUR mentionne à ce propos la documentation distribuée, qui fait référence aux Renault Kangoo utilisées à Madrid.

M. Olivier Dufour indique que l'équipement d'un véhicule peut se faire à des prix proches des coûts actuels et aborde la question des mesures incitatives avec l'exemple de l'Espagne. Entre les années 2007 à 2010, les taxis madrilènes bénéficiaient de 18'000 euros de remise à l'achat d'un véhicule adapté. Il rapporte que beaucoup de grandes villes suivent ce modèle. À Londres, l'objectif est d'avoir un parc composé à 100% de véhicules adaptés. À Madrid, une flotte de 300 véhicules équipés est disponible. La ville de Toronto a pour but un parc automobile compatible pour le transport de personnes en situation de handicap d'ici à 2024. L'entreprise automobile Nissan développe un véhicule adapté à partir des demandes des taxis new yorkais. Il y a donc bien un marché qui existe pour ces véhicules équipés.

Il se réfère ensuite au rapport de l'OMS concernant les lésions de la moelle épinière pour mentionner les solutions de transport de personnes handicapées mises en place dans divers pays. Il s'agit notamment de la mise en commun, en termes d'organisation de transport spécialisé en taxi, avec les compléments au niveau des lignes de transports publics. Ces exemples se trouvent au Pays-Bas, en Suède ou en Italie.

M. Olivier Dufour souligne que le point essentiel est l'achat de véhicules et rapporte que l'état finlandais finance l'achat de véhicules privés. Il explique ensuite que la formation des chauffeurs de taxis pour le transport de personnes handicapées dure 5 jours à Madrid. Il souhaite ainsi que l'article 6 des PL 11709 et 11710 contienne un alinéa supplémentaire concernant les exigences de formation des chauffeurs en cas de prise en charge de personnes en situation de handicap. Il ne faut pas que cette formation soit complémentaire mais bien obligatoire.

Il évoque également les handicaps visibles, qui engendrent des dépendances qui peuvent être problématiques. Les personnes handicapées doivent ainsi faire des efforts importants pour leur mobilité mais également sur ces handicaps invisibles.

M. Jean-Luc Widler signale à cet effet faire partie de la section genevoise de l'Association suisse des aveugles et malvoyants. Il souhaite avant tout rapporter à la Commission des témoignages de personnes handicapées en rapport avec l'offre de taxis et souligne l'importance de la formation des chauffeurs pour gérer une personne en situation de handicap. Dans certains cas, il faut indiquer à une personne malvoyante comment s'asseoir dans un véhicule

ou la prévenir que la porte du taxi est ouverte par exemple. Certains syndromes tels que celui de Gilles de la Tourette ne devraient pas être assimilés aux comportements d'une personne en état d'ébriété.

Il relate le refus de certains taxis à transporter des personnes trisomiques, ayant divers handicaps psychiques ou des chiens-guides par exemple. Il rapporte à ce propos sa propre expérience avec deux exemples. Le premier est le délai d'une heure pour trouver un chauffeur qui accepte les passagers ayant des chiens-guides et le deuxième est l'annulation de commandes de taxis car elles ne contenaient pas le numéro de la rue.

M. Cyril Mizrahi ne souhaite par paraphraser les revendications explicitées à la deuxième et troisième page de la note distribuée, mais explique que les PL 11709 et 11710 doivent aussi concerner le transport spécialisé. Ce mode de transport est en effet utile et subsidiaire à l'offre ordinaire qui répond à plus de besoins possibles. Il s'agit là de la liberté de se déplacer. Il précise qu'une offre en véhicules adaptés est bénéfique à l'ensemble de la population et est aussi intéressante pour les chauffeurs qui auront l'occasion de répondre à plus de demandes de transports. Des véhicules adaptés et à usage multiple permettent donc une plus grande adéquation entre l'offre et la demande.

Il rapporte que la FéGAPH a déjà été contactée par des chauffeurs qui souhaitent faire l'achat de ces véhicules adaptés. L'élément important à établir dans l'offre de transport en taxi est l'égalité de traitement entre un client en situation de handicap et un autre. Il faut le même délai d'attente, les mêmes tarifs pour une course sans possibilité de refuser une course pour des motifs de handicap. Il explique que la méthode des délais peut être employée pour obtenir un parc de véhicules adaptés. Cette méthode est appliquée aux bâtiments par exemple. Les mesures d'accessibilités concernent ainsi seulement les nouvelles constructions. Pour les taxis, il faudrait imposer l'équipement du véhicule une fois que celui-ci doit être remplacé. De cette manière, le parc automobile sera petit à petit un parc composé de voitures équipées pour le transport de personnes en situation de handicap. Cette méthode n'implique pas de frais élevés pour les chauffeurs de manière à respecter le principe de proportionnalité. En effet, les véhicules équipés existants actuellement ont des prix comparables à ceux qui ne le sont pas.

M. Cyril Mizrahi indique que l'obligation d'équipement devrait être mise en vigueur à partir de 2018, date à laquelle un nouveau type de véhicule équipé pour le transport de personnes en situation de handicap sera produit.

Un député (UDC) souhaite avoir des précisions concernant le nombre de personnes handicapées et en situation de handicap lourd à Genève.

M. Olivier Dufour répond par l'affirmative et précise que ces chiffres proviennent de la projection effectuée par l'office fédéral de la statistique à partir de l'année 2009.

Le même député (UDC) demande si les taxis exigent une justification aux courses demandées par les personnes en situation de handicap. Ainsi, un trajet pour aller chez le médecin serait plus facilement accepté qu'une course pour une promenade.

M. Olivier Dufour souligne le droit des handicapés à utiliser le taxi comme tous les autres utilisateurs et rappelle que la liberté d'aller et venir n'est pas satisfaite avec l'offre en transport spécialisé. En effet, avec cette offre de transport, il n'est pas possible de se rendre à un rendez-vous fixé à 8h du matin en semaine.

Le député (UDC) souhaiterait encore savoir si le prix du déplacement des personnes en situation de handicap devrait être à la charge du contribuable.

M. Cyril Mizrahi répond négativement. Le prix d'une course est à régler par l'utilisateur. La question du remboursement de la course, pour des raisons médicales, concerne les politiques sociales et sanitaires. Cette question n'est pas abordée par les projets de loi. La fédération constate cependant que le recours aux taxis pour des besoins spécifiques ou médicaux n'est pas plus cher.

M. Olivier Dufour explique que la LaMal rembourse ce type de prestations jusqu'à un certain prix. Il donne ensuite l'exemple de l'association AGIR dont le coût de transport s'élève à 10'000 par an, qui n'est couvert ni par la LaMal ni par les autres différentes assurances.

Un député (PDC) approuve les arguments présentés et constate que les personnes en situation de handicap sont obligées d'utiliser un moyen de transport plus cher et non régulé par un loi. Il demande s'il faudrait instaurer un seul type de véhicule public.

M. Cyril Mizrahi indique que le législateur devra se prononcer sur la question. À Londres, les taxis ont tous le même type de véhicule en raison du grand rayon de braquage qu'il offre. À Genève, cette condition n'est pas nécessaire, il suffit donc que le véhicule remplisse les conditions d'accessibilité requises. Il souligne que la fédération ne demande pas aux chauffeurs d'utiliser un seul type de véhicule. Plusieurs véhicules existants actuellement remplissent les normes d'accessibilité.

Le même député (PDC) demande si, à terme, tous les taxis devraient être utilisables avec des chaises roulantes.

M. Cyril Mizrahi acquiesce et rappelle que les taxis offrent un transport public individuel. Ainsi, selon l'article 16 de la constitution, l'ensemble du parc automobile des taxis devrait être équipé.

M. Jean-Luc Widler indique que les personnes âgées sont aussi concernées. Actuellement, l'offre des taxis n'est pas satisfaisante pour cette clientèle non plus. Il y a notamment la problématique de portes arrières très inclinées qui rendent difficile l'entrée des personnes âgées ou ayant des problèmes de dos. Ainsi, sans aller jusqu'à l'ensemble des options présentes dans les taxis londoniens, il faudrait un véhicule où la plupart des personnes puissent entrer.

Un commissaire (PLR) estime également que l'amélioration de l'offre des taxis concerne toute la population mais émet des doutes concernant la proportionnalité des mesures discutées. En effet, la ville de New York a pour objectif l'équipement de seulement 50% des taxis, alors qu'à Genève il s'agit de viser les 100%.

M. Cyril Mizrahi explique qu'il faut considérer l'effort du prestataire. Il est question d'attendre le changement du véhicule pour procéder à la mise à niveau. Cette procédure permettrait au prestataire de payer des coûts comparables. Il rapporte que ce système a été mis en place dans différentes villes anglaises, où l'état ne légifère pas au détriment de la liberté économique et donne de bons résultats. Il permet également de respecter la proportionnalité puisque l'obligation de mise à niveau des voitures pour permettre l'accessibilité à tous coïncidera avec le renouvellement du parc automobile des taxis.

Le député (PLR) cite un extrait de la note distribuée par la fédération : « *par taxi on entend ici tout service de transport professionnel de personnes destiné au public (Uber compris)* » et rappelle que les PL 11709 et 11710 distinguent taxis et VTC. Uber étant une entreprise privée, ces mesures d'accessibilité ne devraient pas la concerner.

M. Olivier Dufour souligne que tous les véhicules mis à disposition, soit dans la catégorie taxis soit dans celle des VTC, **doivent offrir un transport spécialisé**. Les chauffeurs de VTC se montrent particulièrement intéressés à occuper ce créneau économique.

M. Cyril Mizrahi mentionne également que tout type d'offre de transports doit être accessible à l'ensemble de la population. Il en va donc de même pour l'offre Uber. Une obligation accrue pour les taxis publics est le choix du législateur, mais la fédération défend le fait que tout type d'offre de transports doit être accessible à l'ensemble de la population.

Le même député (PLR) demande si le transport spécialisé devrait être subsidiaire au transport public ou s'il ne s'agit pas de l'inverse. Dans le premier cas, un secteur entier du marché des transports spécialisés serait éliminé.

M. Cyril Mizrahi rappelle que le secteur ne répond pas à la demande et souligne qu'il est plus facile de rentabiliser une offre composée de véhicules adaptés à toute la population.

Une députée (S) s'interroge sur l'opposition entre la liberté économique, qui est un moteur des propositions des PL 11709 et 11710, et l'article 16 de la constitution genevoise.

M. Mizrahi souligne que ces deux normes sont des droits constitutionnels. Il n'y a pas de droit supérieur à un autre. Il rappelle que l'article 16 découle d'une convention internationale ratifiée par la Suisse et de l'article 4 de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées. Il faut ainsi faire une pesée d'intérêt dans l'application des deux normes discutées. Il avance l'exemple de la ville de Toronto qui a pour objectif d'avoir un parc de taxis équipés d'ici à 2024 et qui respecte également la liberté économique. Les véhicules qui offrent des prestations au public doivent ainsi être soumis à des règles de façon à satisfaire les clients en priorité.

M. Olivier Dufour explique que la participation des taxis à une offre adaptée aux besoins des personnes en situation de handicap est un avantage économique pour les chauffeurs. Sinon les entreprises automobiles ne produiraient pas de véhicules adaptés à ces besoins.

Le Président s'enquiert auprès des auditionnées d'éventuelles propositions d'amendements.

M. Cyril Mizrahi explique que la note distribuée ne contient pas d'amendement car le rôle du législateur est de savoir quel rang, législatif ou réglementaire, attribuer aux propositions discutées. Il rappelle les principales propositions de la fédération. Il s'agit d'inclure le transport spécialisé dans celui du transport privé de personnes, de garantir l'égalité de traitement dans le transport privé de personnes, notamment concernant les prix de la course, le délai de transport et les refus de courses et de fixer à 2018 le délai permettant aux véhicules de répondre aux normes d'accessibilité.

M. Olivier Dufour suggère d'attribuer à la dernière proposition un rang légal. En effet l'obligation de s'équiper ne serait autrement pas respectée.

M. Cyril Mizrahi souhaite également qu'un système incitatif à la mise à niveau soit clairement spécifié dans la loi, comme c'est le cas pour les questions de matière énergétiques.

Le Président s'exprimant à titre personnel conseille à la fédération de formuler des amendements concrets à l'adresse de la Commission.

VI. Audition de M. Philippe Tardy, Président de l'association Suisse des Chauffeurs Privés

M. Philippe Tardy explique que l'association Suisse des Chauffeurs Privés, fondée en juin 2015, regroupe des chauffeurs indépendants et des petites sociétés de limousines. L'association compte actuellement environ 100 membres. Il indique que les PL 11709 et 11710 ont pour objectif de simplifier la réglementation dans le milieu du transport de personne et d'intégrer de nouveaux acteurs.

Il souhaite faire part à la Commission de deux remarques sur les projets de lois actuellement à l'étude. La première remarque concerne les diffuseurs de course tandis que la deuxième traitera de l'activité des VTC. Il souligne ne pas avoir de compétence pour discuter de l'activité d'un chauffeur de taxis.

M. Philippe Tardy explique que beaucoup d'acteurs du milieu de transport des personnes ont la fonction de diffuseurs de course. Il rapporte à la commission avoir travaillé en partenariat avec des entreprises ou des hôtels. Dans ce cas, ces acteurs ont aussi le rôle de diffuseur de course.

Il rappelle ensuite **que l'activité d'un VTC est caractérisée par le fait que le chauffeur travaille sur commande**. Dans ce cadre, il faut préciser ce qui qualifie une commande. Il estime qu'une commande doit contenir un prix, mais également des précisions concernant le type de voiture, le type de prix, qu'il soit forfaitaire ou standard, en évitant tout système de surfacturation afin de favoriser la transparence des transactions.

Un député (UDC) souhaite savoir si les diffuseurs de courses reçoivent des gratifications supplémentaires de la part des chauffeurs.

M. Philippe Tardy répond négativement et souligne le rôle des nouvelles technologies. L'application DriveMe Swiss fonctionne avec un suivi précis du déroulement des commandes. Il explique que les hôtels, par exemple, transmettent des courses aux chauffeurs contre rémunération. Ainsi, une entreprise qui négocie pour avoir un tarif forfaitaire diffuse des courses. Il indique que les transactions entre les chauffeurs et les entreprises concernent un volume et un tarif négocié. Pour les hôtels souhaitant un prix forfaitaire de 20% inférieur au prix standard, un calcul sera effectué sur la base des relevés mensuels pour évaluer la réduction proposée.

Le député (UDC) demande si l'entreprise Uber est un concurrent des membres de l'association et des VTC.

M. Philippe Tardy souligne que l'association se veut une alternative à Uber, qui est une entreprise dont la stratégie de communication est de se faire connaître par le conflit juridique. Il explique ne pas souhaiter participer à cette communication. L'entreprise Uber se positionne dans le créneau de la commande immédiate. Or il s'agit là également de l'activité des taxis. Ainsi, le modèle Uber est concurrent direct des taxis, malgré la tenue de discours allant contre cet état de fait. Il explique que les chauffeurs de limousines essaient d'améliorer leurs services et travaillent avec l'école hôtelière de Lausanne pour réduire tout facteur de stress dans la prise en charge et la dépose des clients.

Le même député (UDC) souhaite savoir si les chauffeurs de limousines peuvent emprunter les lignes de bus. Il demande aussi si les chauffeurs de limousine peuvent être hélés dans la rue.

M. Philippe Tardy répond négativement au sujet des **lignes de bus**. Il s'agit de la prérogative des taxis de service public. Il n'y a donc pas de dérogation à demander en ce sens. Il souligne cependant la nécessité d'un accès aux gares et aux aéroports. Sur la seconde question, il répond une nouvelle fois par la négative et rappelle que les chauffeurs de limousines ne travaillent que **sur commande**.

Un député (PLR) demande si les chauffeurs de limousines sont équipés pour prendre en charge des personnes en situation de handicap.

M. Philippe Tardy dit être conscient des mécanismes d'exclusion qui sont liés au transport des personnes handicapées. Ceci vaut cependant également pour les familles ou les personnes âgées. Il estime que la qualité du service englobe les possibilités de paiement mais également la prise en charge de cas spécifique. Une famille ou une personne handicapée doit pouvoir trouver une solution de mobilité. Deux solutions existent pour répondre à ces besoins. La première solution consiste à adopter le type de véhicule utilisé par les taxis londoniens. Il est équipé d'un système pour attacher des fauteuils roulants et électriques, possède un contraste sur les sièges pour les malvoyants et des bandes sonores pour les malentendants. Cependant, ce véhicule sera disponible à la conduite à gauche à partir de 2018 seulement. La deuxième solution est l'utilisation de modèles développés par Nissan ou Renault et qui peuvent être équipés, de façon un peu moins complète que les taxis londoniens, pour le transport de personnes en situation de handicap. Ces voitures sont disponibles avant 2018.

Le même député (PLR) demande s'il faut, dans la loi, spécifier l'obligation d'équipement des taxis et des VTC.

M. Philippe Tardy estime qu'avec une certaine flotte de taxis et de VTC, un pourcentage des véhicules devrait être équipé. Il rapporte que la ville de Toronto va équiper les 100% de leur véhicule. Ceci permettra d'homogénéiser le service, la flotte et clarifie l'offre.

Une députée (S) rapporte que dans les dispositions transitoires des projets de lois, 6 mois sont donnés aux chauffeurs de taxis bleus pour se convertir en chauffeurs de taxis jaunes s'ils le souhaitent. De plus, les taxis bleus et limousines seront rassemblés dans la catégorie des VTC. Elle souhaite savoir comment l'association Suisse des Chauffeurs Privés envisage ce changement. Elle reprend aussi les propos de M. Tardy concernant la concurrence d'Uber aux taxis et demande si Uber, appartenant à la catégorie des VTC selon les PL 11709 et 11710, ne serait alors pas un concurrent plus sérieux aux chauffeurs de limousines actuels.

De plus, elle explique que les associations des taxis de service public ont constaté que le manquement des différentes lois concernant le domaine du transport de personne se situe dans le manque de contrôle. Les droits de certaines catégories étant souvent utilisés par d'autres. Elle souhaite savoir si l'association Suisse des Chauffeurs Privés a pu constater des **contrôles renforcés** récemment. Enfin, elle s'interroge également sur les conditions de travail et le salaire des chauffeurs de taxis.

M. Philippe Tardy estime avantageuse la fonte de la catégorie des taxis jaunes et bleus. Il y aura ainsi les taxis jaunes qui bénéficient de droits accrus en échange d'exigences accrues et de l'application du numerus clausus et les autres. Il dit ne pas savoir si les chauffeurs de taxis bleus seraient aptes à être chauffeurs de taxis jaunes car il n'a pas connaissance des exigences du numerus clausus. Il s'agit cependant de ne garder que les meilleurs et de se doter d'un budget permettant de contrôler les activités dans ce domaine du service public.

Il explique qu'Uber fait concurrence aux taxis dans le sens où l'entreprise gère des commandes immédiates. Les réservations à l'avance ne correspondent simplement pas à leur business model. Ceci a pu se vérifier dans les villes européennes et américaines où l'entreprise a remporté beaucoup de succès. Il présente ensuite l'application DriveMe Swiss qui permet de gérer des commandes à l'avance, avec un tarif fixe, un choix de véhicule clair et une exigence sur les profils des chauffeurs. Il estime que le marché se régulera sur la base de la qualité de service dans ce créneau.

Sur la question des salaires des taxis, il souligne **que les chauffeurs sont rémunérés en fonction des courses** qu'ils effectuent. Ceci posant le problème du rapport humain qui s'instaure dans ces sociétés. En effet, il faut avoir de

bonnes relations avec la personne qui distribue les courses sinon, il est probable qu'un chauffeur se retrouve sans course et donc sans salaire. Il estime que la police devrait avoir plus d'informations concernant les sanctions dont ont pu faire l'objet les chauffeurs de taxis bleus ou de limousines. Il constate que la législation est précise et que l'association n'a pas eu d'impression de laxisme dans son application.

La même députée (S) souhaite savoir si cette impression s'est constituée récemment.

M. Philippe Tardy répond en disant qu'elle s'est précisée en début d'année.

La députée (S) précise que le DSE affirme avoir mis en place des contrôles renforcés en début d'année.

M. Philippe Tardy répond que les infractions sont l'apanage de certains chauffeurs avec lesquels certaines entreprises acceptent de travailler. Il s'agit ici de considérer la qualité de service proposée au client. Il rapporte que l'association a exclu 3 membres suite à des notes négatives sur l'application DriveMe Swiss.

La députée (S) se dit choquée de la situation dans laquelle se trouve certains chauffeurs de taxis, qui sont payés à l'heure mais ne peuvent pas refuser de commande sous peine d'avoir des relations conflictuelles avec la personne qui distribue les courses.

M. Philippe Tardy annonce que certains chauffeurs n'ont pas accès aux congés payés. Certains membres de l'association ont d'ailleurs été accompagnés pour parvenir à leur indépendance. Il rappelle que le nombre d'entreprises de limousine à Genève est faible. La ligne de conduite de chaque entreprise est connue. Il faut ainsi simplement étudier les relevés du personnel et des cotisations AVS puis les comparer avec les congés payés qui ont été accordés. Certaines entreprises sont dans l'illégalité sur la question des congés payés.

Un député (MCG) demande si l'association Suisse des Chauffeurs Privés pratique la location de voiture à la journée.

M. Philippe Tardy répond par l'affirmative et souligne que l'association met à disposition des voitures avec chauffeurs pour des durées journalières par exemple.

Le député (MCG) précise sa question en demandant si l'association met à disposition des voitures aux chauffeurs.

M. Philippe Tardy répond négativement et précise que certaines sociétés proposent ce service à des tarifs très élevés.

Le député (MCG) estime que ce domaine peut être régulé.

M. Philippe Tardy donne des exemples de location de voitures à des chauffeurs. Une berline se loue ainsi entre 1'800 et 2'000 francs par mois tandis qu'une voiture du type de la Mercedes Viano coûte entre 2'500 et 2'600 francs par mois.

Le même commissaire (MCG) estime que la location de voitures aux chauffeurs permet également de pratiquer le métier. Il demande si une flotte unique de taxis pour répondre à une série d'exigences ne va pas mener à une réduction de l'offre.

M. Philippe Tardy explique que pour établir un standard de service public, il faut standardiser tous les composants de l'offre. Ceci concerne le profil du chauffeur, sa formation, la connaissance de la cartographie du canton et son véhicule. Les exigences de qualité dans le service public passent ainsi par un modèle unique avec éventuellement une plateforme unique pour suivre l'activité des chauffeurs.

Le député (MCG) demande s'il faut imposer aux **taxis une couleur unique**.

M. Philippe Tardy souligne que c'est un élément d'identification aussi important que la bonbonne et relate l'expérience faite avec les taxis de Los Angeles qui pouvaient avoir des couleurs différentes mais qui n'a provoqué que de la confusion. Il précise que la couleur est surtout importante sur les faces latérales du véhicule.

Le député (MCG) demande s'il faut également inclure le capot.

M. Philippe Tardy répond pas l'affirmative.

La même députée (S) s'enquiert du nombre d'entreprise de limousines dans le canton de Genève.

M. Philippe Tardy précise qu'il y a **34 entreprises de limousines à Genève** et 66 dans le canton de Vaud.

Le Président intervient en précisant que les propositions d'amendements de l'association Suisse des Chauffeurs Privés peuvent être transmises à la Commission.

M. Philippe Tardy déclare qu'une formulation écrite de quelques remarques sera transmise à la Commission et encourage les travaux de la Commission dans cet axe d'intégration de la modernité dans le domaine du transport de personne.

VII. Point de situation sur les travaux de commission

Le Président rappelle le point divers à traiter par la Commission, il s'agit de l'audition de M. Daus. Selon les informations reçues, la société Taxiphone serait disposée à financer les frais occasionnés par son audition. Il s'agit notamment des billets d'avions entre New-York et Genève et des frais de traduction.

M. Nicolas Huber rappelle que la Commission avait approuvé l'audition de M. Daus sous réserve de l'organisation que cela impliquait et explique que selon les informations de M. Bouchard, directeur de la société Taxiphone, M. Daus habite effectivement à New York et donne occasionnellement des conférences en Europe. Taxiphone a toutefois proposé de prendre en charge des frais de son audition, qui pourrait faire une présentation sur le thème de « l'évolution de la révolution des applications, le point de vue du régulateur », suivie d'une séance de questions-réponses.

Le Président estime qu'il s'agit là de s'engager sur un chemin étonnant. En effet, la Commission pourrait se trouver par la suite dans l'incapacité de refuser les auditions financées par d'autres entreprises. Il souhaite ainsi privilégier une position écrite de M. Daus ou **une vidéo-conférence** plutôt que l'organisation d'une conférence à grands frais pris en charge par d'autres.

Une députée (S) explique qu'elle suivra la position du Président et ajoute que l'audition de M. Daus est exclue étant donné qu'elle serait financée soit par le Bureau, soit par une société privée. Elle estime que la Commission peut se satisfaire d'une présentation écrite. Les questions suite à cette présentation pourraient alors faire l'objet d'un échange de lettres.

Un député (MCG) explique que le but d'une Commission est de recueillir les avis les plus pertinents. Il faut ainsi éviter de se priver de l'avis de M. Daus. Cependant, les auditions suivent des règles, notamment celui de la gratuité. Les logiciels comme Skype ou une présentation Power Point pourront remplacer une audition. Il estime cependant problématique le manque de spécialiste genevois sur la question. En effet, la problématique abordée par les PL 11709 et 11710 est très spécifique à Genève.

Un député (UDC) rappelle que M. Daus a réussi à pacifier la situation des taxis new yorkais, ainsi dans l'euphorie du moment, cette audition a été proposée par M. Bouchard et acceptée par la Commission.

Un député (PLR) explique ne pas avoir su que M. Daus se déplacerait en Suisse pour cette audition uniquement. Il n'est pas question de faire venir un expert des États-Unis.

Un député (S) abonde dans ce sens.

Le Président récapitule les propositions mentionnées. Il s'agit de se procurer une contribution écrite ou d'auditionner M. Daus s'il se trouve de passage à Genève. Il faudrait alors une demande de traduction à adresser au Bureau.

Le même député (S) rappelle qu'il y a également la solution de la vidéoconférence.

Le Président acquiesce en soulignant que l'option de la vidéoconférence est subsidiaire.

M. Nicolas Huber résume les alternatives mentionnées. Il s'agirait de recevoir une contribution écrite de M. Daus, l'auditionner s'il séjourne à Genève, ou organiser une vidéoconférence. Il demande à la Commission s'il faut se renseigner auprès de la société Taxiphone pour connaître le prix de chacune de ces alternatives.

Le même député (MCG) répond négativement. Seuls des frais de traduction doivent être engagés.

Le Président précise que M. Huber se met à disposition pour effectuer la traduction ou l'interprétation des propos de M. Daus le cas échéant.

VIII. Audition de l'Association genevoise des entreprises de location de limousines et minibus avec chauffeur, représentée par M. Claude Miffon, président, accompagné de Mme Séverine Herrmann, vice-présidente et M. Fabrice Palazzo, membre du comité.

M. Claude Miffon entame sa présentation en constatant que les projets de loi visent à réglementer l'exercice des chauffeurs de taxis jaunes et bleus en considérant l'apparition de l'entreprise Uber, qui génère des problèmes par rapport aux lois en vigueur. Les PL 11709 et 11710 créent deux catégories, celle des taxis et celle des VTC. Les chauffeurs de limousines sont noyés parmi les autres chauffeurs VTC.

Il explique que les entreprises de limousines proposent **un service de taxis de luxe**. Elles possèdent une flotte de véhicules de haut de gamme, le plus souvent des modèles Mercedes, et emploient des chauffeurs expérimentés, stylés et polyglottes. Les voitures sont dotées de bouteilles d'eau et de magazines. Ces prestations sont offertes sur commande et selon un prix convenu à l'avance. Il s'agit donc d'un service de taxis 5 étoiles adressé essentiellement à une clientèle internationale composée de diplomates, cadres supérieurs, vedettes du sport ou du show business, qui souhaitent payer plus pour un service haut de gamme. Cette clientèle demande un véhicule haut de gamme, la rapidité dans les transports, un accès privilégié à l'aéroport de

Genève ainsi qu'une certaine discrétion. Ce type de service est très différent de ce qui est proposé par les taxis.

L'AGL regrette qu'un statut particulier ne soit pas dévolu aux limousines dans les PL 11709 et 11710. Ce statut pourrait avoir une connotation de service public puisque l'utilisation des voies de bus est nécessaire pour circuler à Genève. M. Claude Miffon souligne également que les exigences faites aux exploitants de taxis ou de VTC quant au respect des différentes réglementations, notamment les temps de pause, sont difficiles à remplir pour des entreprises qui fonctionnent comme plateformes de commandes avec le recours à des chauffeurs indépendants. Il rapporte que le message de l'association est que ses membres s'engagent à promouvoir un service haut de gamme, qui est important pour l'image de la Genève internationale. Il constate que les projets de loi visent plutôt les taxis alors que les chauffeurs de limousines proposent un service à part pour des clients particuliers.

Le Président s'enquiert des commentaires de l'AGL concernant le PL 10513 ainsi que des motions liées à l'examen de PL 11709 et 11710.

M. Claude Miffon rapporte que l'association s'est plutôt concentrée sur l'examen des propositions des PL 11709 et 11710.

Le Président demande si l'entreprise Uber fait concurrence aux chauffeurs de limousines.

M^{me} Séverine Herrmann explique que des discussions ont eu lieu à partir de juin 2015 sur les PL 11709 et 11710 notamment avec M. Baud-Lavigne. Elle salue les simplifications proposées par les projets de loi notamment concernant les autorisations obligatoires pour les chauffeurs et rapporte que l'association a abordé la question de la suppression de l'autorisation d'exploiter une entreprise. Elle dit que L'AGL approuve la libéralisation du domaine des transports des personnes prévue par les projets de loi, qui favorisent la concurrence pour améliorer la qualité du service.

L'association, ainsi que les chauffeurs de limousines, ont été approchés par l'entreprise Uber, qui provoque un engouement au niveau international. Ceci malgré des problèmes d'assurance de véhicule et de qualification des chauffeurs. Dans ce contexte, l'AGL souhaite mettre en avant les qualités des chauffeurs de limousines, les équipes opérationnelles situées à Genève qui assurent une excellente qualité de service aux clients, et les véhicules qui répondent à des standards cantonaux et fédéraux.

M. Fabrice Palazzo ajoute que l'entreprise Uber est un opérateur et ne possède ni de flotte propre ni des salariés contrairement aux entreprises de limousines membres de l'AGL. Elles gèrent des indépendants qui se rendent disponibles à un moment donné. Il n'y a donc pas contrôle pour savoir si un

chauffeur a respecté ses temps de pause avant de prendre une nouvelle course. Il explique que la concurrence des chauffeurs genevois de limousines se situe au niveau des chauffeurs de limousines provenant de cantons frontaliers. Ces derniers sont très disponibles et viennent à Genève proposer des courses à un tarif peu élevé. Cependant, cette pratique est illégale puisque la loi interdit aux chauffeurs frontaliers de commencer et terminer leur mission dans le canton de Genève.

Il signale que les projets de loi autorisent ces sociétés à s'inscrire auprès du bureau du commerce sans avoir à payer les émoluments imposés aux entreprises de limousines. Ces chauffeurs frontaliers représentent pourtant l'effectif principal de l'entreprise Uber. Cette situation est donc problématique selon l'AGL. Il reconnaît cependant **qu'Uber concurrence plus les taxis que les limousines**. En effet, pour un trajet en centre-ville, l'entreprise Uber proposera un tarif de 8 à 12 francs, tandis que les prestations proposées par les chauffeurs de limousines avoisinent 50 à 80 francs. Ce prix inclus cependant une prise en charge complète du client en amont, puisque les courses s'effectuent sur commande contrairement aux pratiques de l'entreprise Uber.

Un commissaire (PDC) s'interroge sur la justification d'un statut particulier pour les limousines puisque les prestations offertes par les chauffeurs de limousines sont très spécifiques.

M. Claude Miffon remarque que les chauffeurs de limousines sont assimilés à la catégorie VTC, ce qui réduit leur visibilité.

M. Fabrice Palazzo explique que la justification d'un statut particulier se situe dans la différence des tarifs pratiqués par les limousines et les taxis. Les prestations limousines sont en effet facturées trois fois le prix d'une prestation de taxis en raison d'un service de qualité. Il constate que les réservations digitales de courses augmentent la concurrence aux taxis et élargissent le marché tout en réduisant la qualité de service. Certains chauffeurs travaillent en effet avec des voitures du modèle « lodgy » qui est un modèle bas de gamme de l'entreprise Renault. L'achat d'une voiture de marque est une charge importante et une entreprise de limousines ne peut utiliser de voitures bas de gamme sans tromper le client.

M. Claude Miffon répète que les lois doivent reconnaître les prestations limousines en tant que service public de luxe, afin de **permettre aux chauffeurs d'utiliser les voies de bus**. En contrepartie, l'AGL serait prête à payer **plus de taxes pour garantir un service de luxe** qui correspond aux besoins d'une partie de la population.

M. Fabrice Palazzo explique qu'un autre élément distinctif d'une prestation limousine est que la transaction se fait entre deux entreprises. Le client

transporté par les chauffeurs de limousines est notamment amené par des hôtels, des voyagistes et des banques. Il n'y a pas de contact direct avec le client.

Le même député (PDC) demande si les clients des entreprises de limousines feraient vraiment des commandes de courses chez Uber.

M. Claude Miffon déclare que l'entreprise Uber fait plutôt concurrence aux taxis mais que le problème se situe au niveau du statut des limousines. Il faut reconnaître aux limousines le statut de taxis haut de gamme, ayant accès aux voies de bus pour répondre au besoin de la clientèle dans les meilleures conditions.

Un député (PLR) dit comprendre la demande de l'AGL concernant l'utilisation accrue du domaine public et la reconnaissance des spécificités des prestations des limousines. Il demande combien de véhicules pourraient dans ce cadre prétendre à l'utilisation accrue du domaine public. Il s'enquiert aussi du signe distinctif à apposer sur ces véhicules haut de gamme et du nombre de chauffeurs de limousines travaillant sur appel pour Uber également. Il souhaiterait connaître sur ce dernier point la politique des entreprises de limousines.

M. Fabrice Palazzo estime à **300 le nombre de véhicules haut de gamme à Genève.**

M. Claude Miffon propose un **macaron** pour distinguer les limousines.

M. Fabrice Palazzo explique qu'il peut s'agir d'une vignette ou d'un macaron, d'environ 10 centimètres, pour être visible sans pour autant gêner la vision du chauffeur.

M. Claude Miffon rapporte que certaines grandes entreprises de limousines ont leur propre chauffeur mais il y a aussi des indépendants qui travaillent sur appel. Ces derniers sont libres de travailler ailleurs.

M. Fabrice Palazzo souligne que les entreprises de limousines ne peuvent pas toujours garantir aux chauffeurs indépendants un taux d'activité de 100%. Pour cette raison également, il est difficile pour les entreprises de contrôler le respect des législations concernant le temps de travail des chauffeurs indépendants qu'elles emploient. Ces chauffeurs indépendants ne doivent donc pas engager la responsabilité de leur employeur temporaire sur ce point. Les chauffeurs indépendants utilisent les voitures des entreprises et se doivent cependant de respecter les standards de qualités.

M. Claude Miffon explique que lors de divers salons, certains étudiants travaillent en tant que chauffeurs de limousines. Dans ce cadre, la prise de sanctions est difficile mais les macarons seraient un avantage.

Le même député (PLR) demande si les entreprises de limousines accepteraient de payer les mêmes émoluments que les taxis en échange de l'utilisation accrue du domaine public.

M. Claude Miffon acquiesce et ajoute que **les émoluments devraient servir à financer la brigade des taxis**. Un émolument n'étant pas un impôt, il peut avoir une destination précise.

M. Fabrice Palazzo indique que les macarons permettraient une distinction par rapport aux chauffeurs provenant des cantons frontaliers. Il estime que l'utilisation accrue du domaine public constitue un élément clé dans la distinction des limousines. Sans cela, les chauffeurs de limousines genevois seraient traités comme les chauffeurs frontaliers alors qu'ils s'acquittent d'un certain nombre de taxes.

M. Claude Miffon constate une distorsion de concurrence. En effet, les plaques 96000 sont chères, or les entreprises de limousines ne bénéficient d'aucun avantage selon la loi actuelle et les projets de loi.

Le Président demande aux auditionnés s'ils souhaitent faire parvenir des amendements à la Commission.

M. Miffon acquiesce en précisant qu'ils parviendront à la Commission après la séance.

Une députée (S) estime que l'utilisation accrue du domaine public pour les chauffeurs de limousines ne se justifie pas. En effet, ils jouissent d'une liberté économique que les taxis n'ont pas et ne peuvent donc prétendre aux mêmes prérogatives que les taxis.

M. Claude Miffon souligne que les limousines peuvent également être soumises à un numerus clausus pour accéder à l'utilisation accrue de l'espace public. Dans ce cadre, le Grand Conseil pourrait considérer que les limousines fournissent un service public au même titre que les taxis et sont donc soumises aux mêmes obligations.

La députée (S) s'enquiert de la proportion des chauffeurs indépendants au sein des entreprises de limousines et du positionnement de l'association par rapport au fait que certains chauffeurs de taxis soient payés à la course sans avoir la possibilité de refuser une demande de course. Elle rappelle que la motion 2284 traite des conditions d'exercice du métier de chauffeurs de taxis.

M^{me} Séverine Herrmann constate la libéralisation du marché voulue par les projets de loi, notamment avec la suppression de la carte du dirigeant d'entreprise et l'autorisation d'exploiter une entreprise. L'AGL était au départ contre ces suppressions en raison de son impact sur la qualité des services offerts sur le marché des transports de personnes. Les projets de loi souhaitent

cependant promouvoir une libéralisation du marché et la concurrence. Elle indique que les chauffeurs salariés représentent entre 10 à 20% de l'effectif des chauffeurs employés par les entreprises de limousines. Les autres chauffeurs sont indépendants et travaillent sur appel pour répondre à des fluctuations de l'activité lors d'évènements importants. Enfin, elle rappelle que les conditions de rémunérations sont propres à chaque employeur. Cependant un chauffeur de limousine est payé entre 5'000 et 6'000 francs par mois s'il travaille à un taux de 100%. Ceci sans compter les suppléments de nuit ou bagages par exemples.

M. Claude Miffon constate que les conditions sont très difficiles pour les chauffeurs travaillant chez Uber notamment en raison de la commission importante prélevée par l'entreprise. Il rappelle à la Commission que les chauffeurs sont individualistes et souhaitent conserver leur indépendance. Ainsi, beaucoup de chauffeurs travaillent sur appel car cela leur convient.

La même députée (S) demande si beaucoup de chauffeurs peuvent travailler dans différentes entreprises de limousines.

M. Fabrice Palazzo explique que les chauffeurs indépendants se présentent en général dans les entreprises le matin afin d'obtenir des missions. Il y a également certains chauffeurs indépendants fidèles que les entreprises souhaitent conserver jusqu'à ce que la possibilité d'une place fixe se présente. Il souligne cependant que beaucoup de chauffeurs souhaitent conserver la possibilité de refuser des courses, ce qui n'est pas possible en tant que salariés. De plus, les chauffeurs indépendants, selon leurs heures de travail, peuvent avoir un salaire supérieur à celui de salariés.

Un député (MCG) souhaite contraster les propos tenus par les auditionnés avec ceux de M. Tardy, président de l'Association Suisse des Chauffeurs Privés. Selon lui, les limousines ne proposent pas un service public et ne devraient donc pas avoir accès à une utilisation accrue du domaine public. Il explique vouloir comprendre l'origine de cette divergence.

M. Claude Miffon demande en quoi M. Tardy peut se prononcer sur la question.

Le député (MCG) estime que l'association Suisse des Chauffeurs Privés, composée de chauffeurs indépendants et de petites sociétés de limousines, a autant le droit à la parole que l'AGL.

M. Miffon souligne que l'AGL est constituée d'entreprises structurées travaillant avec d'autres entreprises. Sa clientèle est par exemple composée de Conseillers d'État, de hauts cadres de l'UEFA ou encore de banques privées. Ces clients de grand calibre cherchent un interlocuteur structuré pour répondre à des besoins spécifiques, qui nécessitent l'utilisation des voies de bus. Ceci

est d'autant plus nécessaire avec l'engorgement du réseau routier genevois. Dans le cas contraire, cette clientèle s'orientera vers les taxis qui ne pourront pas leur proposer un service de qualité.

Le député (MCG) souligne que son intervention n'était pas destinée à opposer une association à l'autre.

M. Claude Miffon répond que les activités de l'AGL et de l'association Suisse des Chauffeurs Privés ne sont pas opposables mais bien complémentaires.

Le député (MCG) demande si la pratique du métier de chauffeurs privés sur appel est possible avec l'entreprise Uber.

M. Fabrice Palazzo explique que c'est possible à condition que tout le monde respecte les réglementations en vigueur.

Le député (MCG) estime qu'il serait intéressant que l'AGL fasse parvenir à la Commission leur proposition d'amendements.

Un député (S) demande si les chauffeurs de limousines sont souvent amendés.

M. Claude Miffon acquiesce et ajoute que les limousines sont très facilement identifiables. Face à la pression des clients, certains chauffeurs prennent le risque d'emprunter une voie de bus.

Le même député (S) demande si ce sont les chauffeurs qui s'acquittent des amendes.

M. Palazzo précise qu'il s'agit de la responsabilité des chauffeurs. Ils doivent en effet respecter les lois avant tout. Cependant, dans un contexte d'urgence justifié, le montant de l'amende est ajouté à la somme finale de la course.

M. Miffon estime ainsi que l'utilisation accrue du domaine public accordée aux limousines permettrait à la brigade de taxis de se concentrer sur les chauffeurs frontaliers prenant des missions dans le canton de Genève.

Le député (S) s'enquiert du prix d'une course entre le quai du Président-Wilson et l'aéroport.

M^{me} Séverine Herrmann situe le prix aux alentours de 130 à 150 francs.

M. Fabrice Palazzo signale qu'il s'agit d'environ 3 fois le prix d'une course en taxis ou VTC. Les projets de loi cherchent à assimiler limousines et VTC alors qu'ils ne pratiquent pas le même métier. Il constate qu'entre les prestations des taxis et des limousines, il y a un marché important que cherche à occuper l'entreprise Uber. Il s'agit donc de protéger le consommateur et les acteurs de ce marché par l'application de réglementation. Dans ce contexte, les

entreprises de limousines souhaitent se démarquer et promouvoir un métier d'excellence.

Un député (EàG) demande si permettre un accès accru aux limousines ne va pas réduire la vitesse commerciale des transports publics genevois.

M. Claude Miffon souligne qu'il faut dans ce cas donner la priorité aux transports publics. En réalité, les voies de bus sont souvent vides et il est question d'y ajouter quelques dizaines de véhicules, répartis sur la journée. Il rapporte qu'en comparaison le pont du Mont-Blanc subit un trafic de plus de 66'000 véhicules par jour.

M. Fabrice Palazzo indique que les contrôles renforcés, empêchant les chauffeurs frontaliers d'emprunter ces voies de bus, pourraient compenser la présence des limousines sur ces mêmes voies. Il répète qu'il s'agit de créer une nouvelle catégorie de chauffeurs de VTC, soumis à un cahier de charge, des tarifications et des obligations précises.

M. Claude Miffon pense que ces éléments constitueraient un avantage pour les entreprises genevoises de limousines qui prennent en charge une clientèle importante.

Le même député (EàG) demande si ces exigences ne vont pas ouvrir la boîte de Pandore. En effet, les sociétés d'électriciens, par exemple, pourraient utiliser les mêmes arguments pour justifier d'une utilisation accrue du domaine public.

M. Claude Miffon souligne qu'il y a une différence fondamentale entre une société d'électriciens et de chauffeurs de limousines. Il y a plus d'analogies entre les limousines et les taxis qu'avec les autres véhicules de livraison. Il est aussi question de l'image de Genève.

M^{me} Séverine Herrmann signale que les personnes transportées en limousine font partie des décideurs d'aujourd'hui.

M. Fabrice Palazzo indique que les chauffeurs de limousines sont des ambassadeurs de Genève, à l'aéroport également.

Un autre député (PLR) demande si l'association représente aussi des indépendants.

M. Claude Miffon acquiesce et précise que les membres doivent adhérer à une charte de qualité.

IX. Audition de M. Andreas Auer, Professeur aux Universités de Genève et Zurich, avocat.

Le Président souhaite la bienvenue à M. Auer et lui donne la parole quant à l'avis de droit complémentaire demandé par la Commission.

M. Andreas Auer explique être à la disposition de la Commission dans le cadre des travaux concernant les PL 11709 et 11710.

Un député (UDC) rappelle à M. Auer le fait que la proposition de catégorie unique de taxis formulée dans le projet de loi 10513 de M. Nidegger avait été refusée pour des questions juridiques. Il constate pourtant que les PL 11709 et 11710 proposent une seule catégorie de taxis et demande si le droit a évolué sur cette question.

M. Andreas Auer répond que le droit n'évolue que très peu. Ainsi, depuis 35 ans, les grands principes et notamment l'arrêt ASPASA restent valables alors que les pratiques du métier de chauffeur de taxis ont beaucoup évolués. Il explique que la situation n'a pas changé concernant le PL 10513. **Le maintien de la liberté économique se fait à la condition de ne pas appliquer de numerus clausus si une seule catégorie de taxis est prévue.** Ceci est le cas dans la ville de Zürich. Si pour des questions de disponibilités de l'espace public il faut limiter le nombre de taxis, il faut alors créer une autre catégorie. De cette façon, toute personne souhaitant exercer le métier de chauffeur pourra le faire. Le canton ne peut pas limiter l'accès à une profession pour conserver la liberté du commerce et de l'industrie.

Il souligne que les PL 11709 et 11710 ont pour objectif de simplifier la réglementation actuelle et le canton de Genève est le seul à avoir 3 catégories différentes pour désigner les taxis et les limousines. Le DSE souhaite ainsi simplifier la législation pour s'adapter aux changements apparus dans le domaine du transport professionnel de personnes de façon à faciliter l'exercice du métier de chauffeur.

Un député (EàG) s'interroge sur la façon dont la ville de Zürich a pu introduire une seule catégorie de taxis.

M. Andreas Auer répond que les taxis zurichois ne sont pas sous numerus clausus et souligne que la réglementation de la ville à ce propos, contient 15 articles alors que les PL 11709 et 11710 en contiennent plus de 35.

Une députée (S) constate, à travers l'ensemble des auditions effectuées, une forte pression provenant de prestataires frontaliers, par exemple du canton de Vaud. Selon l'avis de droit complémentaire, la situation est claire au niveau juridique mais la réalité du terrain est différente. Elle s'interroge sur la manière d'assurer une concurrence saine au sein du canton de Genève dans ce contexte. Elle indique aussi qu'en ville de Zürich, une seule catégorie de taxis a été créée.

Ceci sans l'application d'un numerus clausus pour respecter la liberté économique. Cependant, le règlement de la ville précise également la possibilité d'un numerus clausus généralisé pour des motifs de police, qui sont des dispositions très restrictives. Elle souhaite savoir si le numerus de clausus appliqué pour des raisons de police serait levé par le Tribunal fédéral.

Elle demande également s'il serait possible d'imposer un numerus clausus généralisé pour d'autres raisons que celles de police. En effet, pour le salaire minimum, une dérogation à la liberté économique a été considérée comme acceptable par le Tribunal fédéral. Elle rapporte ensuite que, selon le DSE, il s'agit d'imposer le moins de contraintes possibles aux VTC, notamment en ayant moins d'exigence par rapport aux examens. Dans le cas contraire, il y aurait atteinte à la liberté économique. Elle souligne que la liberté économique n'est pourtant pas la seule à devoir être protégée. Il faut aussi considérer l'intérêt prépondérant de la population à avoir un service de transports par taxis de qualité. En conséquence, elle demande si l'augmentation des exigences concernant les examens des VTC aurait un impact sur les décisions du Tribunal fédéral concernant les PL 11709 et 11710.

M. Andreas Auer rappelle que l'article 13 des PL 11709 et 11710 concerne les chauffeurs frontaliers et se base sur la loi fédérale sur le marché intérieur qui est valable aussi à Genève. Les offreurs externes ont ainsi le droit de déposer et de prendre en charge un client. Il faut que les chauffeurs genevois s'habituent à la présence de chauffeurs de cantons voisins, qui ne sont pas passés par la procédure d'autorisation genevoise pour obtenir une carte professionnelle. Il estime qu'il est utile de rappeler dans l'article 13 des PL 11709 et 11710, les droits dont peuvent jouir les offreurs externes. Il souligne que les projets de loi détaillent bien les droits et les devoirs des offreurs externes. Cependant la loi fédérale sur le marché intérieur devra s'appliquer sans cette disposition des PL de toute façon.

Il explique ensuite que les raisons de police mentionnées dans la réglementation zurichoise portent sur **la notion d'ordre public**. Dans les circonstances actuelles, l'exécutif de la ville de Zürich ne pourrait pas prendre la décision d'utiliser cette dérogation sans voir cette décision récusée par le Tribunal fédéral. Il indique que la question du salaire minimum ne concernait pas la pratique d'un métier libéral. Ainsi, tout parallèle entre ces deux questions ne peut pas s'appliquer.

La députée (S) s'interroge sur cette différence en proposant l'exemple d'une entreprise d'électriciens à qui on impose le respect d'un salaire minimum. Il s'agit également de limiter la liberté économique dans ce cas.

M. Andreas Auer explique que la différence se situe dans la limitation du nombre de personnes agréées à exercer un métier. Le salaire minimum lui, peut être versé à tous salariés. Il aborde ensuite la question des **différences d'exigences au niveau des examens proposés** aux taxis et aux VTC. Le Tribunal fédéral tiendra compte des circonstances cantonales. Ainsi, cette différence paraît justifiée. En cas de modification sur ce point précis, il semble difficile de prédire la réaction du Tribunal fédéral.

La députée (S) constate ensuite une opposition entre deux droits constitutionnels dans les PL 11709 et 11710. En effet, la liberté du commerce et de l'industrie s'oppose à la loi sur l'égalité pour les handicapés.

M. Andreas Auer estime qu'il n'y a pas de conflits sur la question dans les PL 11709 et 11710. Cependant, si deux droits constitutionnels s'opposent, il faut trouver un équilibre à moins que l'une prime sur l'autre. Dans les situations abstraites discutées, il semble difficile de trancher.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaite apporter une précision concernant les examens discutés. L'exercice de la profession de chauffeurs de taxis est très réglementé et conditionné dans les PL 11709 et 11710 par la réussite d'examens. **Aucun n'examen n'est prévu pour les chauffeurs de voitures de tourisme en raison notamment de la LMI.** En effet, augmenter les exigences d'examens pour les VTC va désavantager les chauffeurs de voiture de tourisme par rapport aux autres chauffeurs frontaliers, qui peuvent venir pratiquer le même métier à Genève sans être soumis à des examens. Il estime que cette différence répond à la préoccupation de l'AGL, qui souhaitait la création d'une catégorie supplémentaire leur permettant de se distinguer des chauffeurs frontaliers. En effet, plus on impose de contraintes aux chauffeurs de voitures de tourisme, plus on désavantage les chauffeurs genevois par rapport aux autres confédérés ou aux chauffeurs français. La question du *numerus clausus* n'est en effet pas liée à la nationalité mais plutôt à la durée du séjour sur le territoire.

Un député (UDC) souligne que le problème principal est l'accès à l'aéroport de Genève et rapporte que l'aéroport de Zürich, situé dans la commune de Kloten, donne la priorité à une seule compagnie de taxis. Ceci permet de protéger un marché. Il demande s'il s'agit d'une piste à suivre pour régler la problématique de l'aéroport de Genève.

M. Auer indique que la commune de Kloten a choisi, au niveau de sa réglementation communale, de limiter l'accès à l'aéroport aux taxis de Kloten. À Genève, la loi sur les taxis est cependant cantonale, et l'aéroport se situe sur le territoire du canton. Ainsi, l'exemple de l'aéroport de Zürich ne va pas aider à résoudre celui de Genève. La solution des projets de loi, qui consiste à

déléguer à l'aéroport la gestion des places réservées aux taxis et aux VTC, dans le respect des législations en vigueur, semble être la meilleure.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que l'aéroport de Zürich est une société privée, cotée en bourse, tandis que l'aéroport de Genève est un établissement public autonome. Cette différence modifie les approches possibles.

Un député (PDC) rapporte que l'AGL propose que l'utilisation accrue de l'espace public, d'un statut particulier contrôlé par un *numerus clausus* en échange du paiement d'émoluments supplémentaires, soient possibles pour les chauffeurs de limousine également. Les chauffeurs de limousines pourraient donc intégrer la catégorie des chauffeurs de taxis. L'autre solution serait de créer une 3^{ème} catégorie à intégrer dans les PL 11709 et 11710, celle des limousines. Il semble ainsi possible que beaucoup d'entreprises de transport de personnes, notamment Uber, souhaitent accéder au privilège de l'utilisation accrue de l'espace public pour se déplacer rapidement en utilisant les voies de bus contre le paiement d'émoluments.

M. Andreas Auer estime que l'entreprise Uber n'a pas d'intérêt à devenir taxis genevois. Les PL 11709 et 11710 font un pari, notamment sur l'augmentation des taxis utilisant l'espace public, en essayant d'innover dans une certaine mesure. Cependant, l'intégration d'une 3^{ème} catégorie aux projets de loi représenterait un pas en arrière dans la tentative d'amener de l'ordre à Genève. Il ajoute que les conditions nécessaires à l'accession des différentes catégories sont assez claires, mais souligne ne pas savoir comment ces conditions seront appliquées.

Un député (MCG) s'interroge sur la possibilité de faire **cohabiter dans la même loi deux métiers l'un considéré de service public et l'autre de service privé**. Il serait donc question de définir plus clairement les deux catégories proposées dans les projets de loi. Il aborde ensuite la question des personnes handicapées. Ces personnes doivent en effet pouvoir accéder aux prestations des taxis aux mêmes conditions que le reste de la population. Cette question est donc pertinente. Dans ce contexte, il pourrait s'agir d'équiper un pourcentage du parc des taxis pour le transport de personnes handicapées ou de généraliser cet équipement à l'ensemble des taxis.

M. Andreas Auer constate que la profession de chauffeur de taxi s'est transformée et risque même de disparaître. Les projets de loi essaient de **simplifier la législation actuelle** en tenant compte de cette évolution possible. Il estime que les chauffeurs de taxis et de VTC fournissent tous un service public. Il est donc raisonnable définir l'exercice de ces professions dans une même loi. A cet effet, il rappelle que les PL 11709 et 11710 ne visent pas à régler les problèmes de tous les usagers des taxis. Ainsi, si en raison des lois

en vigueur, une personne handicapée se sent discriminée, elle pourra agir en conséquence. Le législateur ne peut cependant pas réguler tous les cas possibles. Il conseille de se tenir à ce qui est strictement nécessaire et rappelle que cette loi concerne l'exercice d'une profession.

Un député (S) s'interroge sur les monopoles cantonaux dans le domaine du ramonage et du notariat et leur opposition avec la liberté économique.

M. Andreas Auer fait l'hypothèse que le Tribunal fédéral ne souhaite pour l'instant pas traiter de ces questions. Cependant ces monopoles ne se justifient plus.

Un député (EàG) demande comment la ville de Zürich règle l'utilisation accrue du domaine public accordée à l'ensemble des taxis.

M. Andreas Auer explique que l'utilisation accrue du domaine public se limite aux taxis transportant des passagers. En dehors de cela, il y a une attente pour se parquer sur les emplacements réservés aux taxis. Cette pratique est cependant vouée à disparaître, en dehors des gares et des aéroports, avec des entreprises de type Uber qui permettent les commandes de courses.

X. Point de situation sur les travaux de commission

Le Président aborde l'audition de M. Daus discutée lors des séances précédentes. Cette audition avait été proposée par Taxiphone sur l'impulsion de M. Bouchard. Une audition en vidéoconférence est prévue pour le 8 décembre, contenant notamment une partie questions-réponses. À cette fin, M. Bouchard indique avoir proposé à M. Daus d'aborder notamment les 9 éléments suivants : « *Pourquoi Uber n'est pas comme les autres applications ?* », « *Quel est l'impact de l'arrivée d'Uber sur le marché dans une ville donnée ?* », « *Quelles sont les conséquences pour un chauffeur commençant à travailler chez Uber ?* », « *Le but d'Uber est-il d'avoir un monopole (avec donc un prix imposé aux clients et chauffeurs) ?* », « *Est-ce qu'Uber est un exemple d'une économie de partage ?* » « *Est-il souhaitable qu'Uber soit présent près des plateformes de taxis à l'aéroport ?* » « *Serait-il souhaitable de contraindre les chauffeurs d'Uber d'avoir un permis professionnel impliquant une bonne connaissance des topographies et des géographies locales ?* » « *Comment s'assurer qu'Uber s'acquitte des taxes locales ?* », « *Quelle est la situation actuelle à New York ?* »

Le Président demande aux députés leur accord sur cette liste et précise que cette procédure permettrait de gagner du temps puisque l'audition est organisée pour la semaine prochaine. Le Président propose ensuite aux députés de leur transmettre par courriel la liste de M. Bouchard et précise qu'une heure et demie est prévue pour l'audition.

Un député (PDC) intervient en soulignant être plus intéressé par le point de vue de M. Daus sur la situation des taxis new-yorkais, puisque ce dernier réside à New York.

Le Président souligne que M. Daus est un spécialiste de la question d'Uber et des taxis. M. Bouchard est d'ailleurs en communication avec M. Daus concernant la situation des taxis à Genève.

Le Président rappelle qu'un des thèmes abordés pendant la vidéoconférence sera l'impact d'Uber sur le marché dans une ville donnée.

Un député (UDC) veut s'assurer d'avoir bien compris les informations concernant M. Daus notamment sur son intervention pour mettre l'entreprise Uber en échec à New York.

Le Président souligne que, dans le cas présent, il s'agirait d'un *modus operandi* pour contrer l'entreprise plutôt qu'une mise en échec.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'à New York, le nombre de taxis jaunes est de 13'000 tandis que le nombre de chauffeurs Uber est de 15'500. Il n'y a donc pas de mise en échec puisqu'il y a plus de chauffeurs Uber que de taxis jaunes.

Un député (PLR) estime qu'une heure et demie est amplement suffisant pour une audition en anglais avec une liste de quelques questions.

Le Président rapporte qu'il s'agit là d'une durée maximum, qui prend notamment en compte la particularité de l'intervention. Il rappelle par ailleurs à la Commission son vote favorable à l'organisation de cette audition via vidéoconférence.

Un député (S) félicite l'organisation de cette audition, qui prenait l'air d'une mission impossible.

Le Président explique que la durée de l'audition pourra être adaptée. Il informe en outre la Commission avoir prévu un rendez-vous avec un chauffeur de taxis qui a volontairement adapté son véhicule à la prise en charge de personnes en situation de handicap. Ainsi, une autre audition pourrait être organisée.

Le Président souhaite attirer l'attention de la Commission sur une offre d'emploi publiée par l'entreprise Uber sur les réseaux sociaux et transmise par M. Bouchard. L'entreprise recherche des employés et propose des voitures neuves à des prix avantageux pour Uber Black.

Un député (MCG) demande formellement à ce que les avocats des auditionnés ne puissent pas se présenter devant la Commission et dit ne pas être intéressé à entendre une plaidoirie d'avocats. Il s'agit d'entendre les expériences vécues et les opinions des représentants de corps de métiers.

Le Président se dit défavorable à cette proposition et précise que la Commission a déjà auditionné M. Roulet, avocat de la SCCIT, ATSP, la FET et de Taxiphone centrale. Cependant, il est dorénavant communiqué aux auditionnés que la Commission est avant tout intéressée par leur propre opinion et non pas celle de leur avocat.

Le député (MCG) estime que ce message n'est pas arrivé aux auditionnés prévus pour cette séance.

Le Président précise qu'il ne faut pas désavantager des représentants de milieux professionnels par rapport à d'autres. Il est de la responsabilité des auditionnés de mettre en avant leur propos plutôt que ceux de leur avocat.

Un député (PLR) rapporte que lors des auditions devant la Commission des pétitions, l'entreprise Uber était accompagnée de deux avocats tandis que la société Taxiphone n'en avait qu'un. Il estime cette configuration désagréable, mais que la Commission ne peut interdire à un auditionné le droit d'être accompagné par un avocat. Il estime que son collègue MCG a raison sur le fond, mais pas sur la forme.

Un autre député (S) dit partager le point de vue du Président. La question d'égalité de traitement se pose. Il se dit plutôt défavorable à des injonctions adressées aux auditionnés. Il s'agit de la responsabilité des auditionnés sachant que la présence d'un avocat peut donner une mauvaise impression à certains députés.

Un autre député (UDC) estime que cette situation est la conséquence d'une société judiciaire où les avocats dominent. Il annonce, à titre personnel, ne pas être préoccupé par la présence d'avocats au côté des auditionnés et estime qu'une interdiction telle que proposée ne peut être mise en place, malgré son bien-fondé.

Le député (MCG) précise que la loi ne stipule rien sur ce point. Dans ce cadre, le Président de la Commission peut décider que les auditions se fassent seulement avec des représentants des corps de métiers. Il constate un accord des députés sur le fond de cette proposition et estime que la Commission peut décider de mener des auditions sans avocats.

Le Président met au vote la proposition, laquelle est refusée par :

Pour :	2 (2 MCG)
Contre :	6 (1 EàG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR)
Abstentions :	4 (1 S, 2 UDC, 1 MCG)

Le Président annonce que les auditionnés seront informés que c'est surtout eux, plus que leurs avocats, que la Commission souhaite en priorité entendre.

Le député (MCG) dit se conformer au vote de la Commission mais rapporte à la Commission les propos de M. Bayenet concernant une intervention de quinze minutes. Il propose ainsi d'interrompre toute intervention dépassant une durée de sept minutes.

Le député (S) dit avoir reçu le document d'appui de l'entreprise Uber et rapporte que l'entreprise a dépêché un représentant des affaires publiques de en Europe. Il n'est ainsi pas possible d'interdire la présence d'avocats alors que certaines firmes ont les moyens de faire venir des employés de l'autre bout de l'Europe. Il faut un minimum d'égalité de traitement. Les chauffeurs de taxis n'ont pas l'habitude de se présenter devant des commissions et il faut donc laisser une certaine latitude aux auditionnés.

M. Patrick Baud-Lavigne rapporte à la Commission que M. Drouineau a été un interlocuteur du département dans les discussions portant sur les PL 11709 et 11710. Ainsi, il connaît la problématique genevoise.

XI. Audition du Collectif des taxis Genevois représenté par M. Marc Derveaux, Président accompagné de M. Gharbi Mohammed, responsable communication, M. Zaher Abdallah, Vice-Président et Me Pierre Bayenet, avocat du Collectif

Le Président souhaite la bienvenue aux auditionnés et précise aux auditionnés que la Commission a entendu de nombreux professionnels du milieu du transport de personnes et leur recommande de s'exprimer plutôt que leur avocat. Le Président explique que les députés sont surtout intéressés à connaître le ressenti des chauffeurs.

M. Marc Derveaux explique que le Collectif des Taxis Genevois (CTG) est nouveau puisque l'assemblée constitutive a eu lieu le 23 juin dernier. Le collectif comporte 350 membres actuellement. Les grandes phases d'actions du collectif ont été l'acceptation, le 16 septembre 2015, de deux membres du CTG comme représentants suisses des taxis à la Commission européenne à Bruxelles ainsi que la participation à la fondation, le 7 octobre, de l'Union des Taxis Suisses. Cette fondation, incluant plusieurs autres associations, a établi un protocole en quatre points afin de trouver des paramètres communs entre cantons en vue d'une validation, au niveau fédéral, de principes pour réglementer les taxis en suisse. Il souligne que c'est la 1^{ère} fois qu'un collectif participe à une union.

Il souligne que le travail présenté aujourd'hui, sur les PL 11709 et 11719, est complémentaire à celui de la SCCIT, l'ATSP, la FET et de Taxiphone. Ainsi, le collectif adhère aux amendements présentés à la Commission par Me

Roulet. La CTG n'étant pas présente à cette séance pour des questions d'organisation.

M. Pierre Bayenet déclare vouloir s'efforcer de limiter son temps de parole. Il indique ensuite que la note distribuée à la Commission sur les PL 11709 et 11710 est concise et directe. Il souhaite commenter brièvement cette note et répète qu'elle doit être lue en complément aux travaux de M. Roulet.

Il entame sa présentation en soulignant que selon le collectif, il s'agit d'établir **une égalité entre les différents services de taxis**. Ainsi, dans les projets de loi, les taxis et les voitures de tourisme avec chauffeurs (VTC) sont distincts alors qu'ils proposent tous deux une prestation de taxis. Il faut donc instaurer une égalité de traitement. Il rapporte que les projets de loi ne soumettent pas les VTC aux mêmes contraintes qu'un taxi c'est-à-dire un examen, le paiement de taxes, l'utilisation d'un taximètre, l'obligation d'offrir un moyen de paiement en espèces et la prise en charge obligatoire de toute course. De ce fait, les VTC pourront pratiquer des tarifs plus bas, ce qui va entraîner la disparition des taxis.

Selon lui, l'égalité peut être atteinte en instaurant **un même régime pour tous**. Il s'agit d'appliquer les contraintes des VTC aux taxis ou des taxis aux VTC. Cependant, pour assurer un bon service à la clientèle, il faut augmenter les obligations. Les chauffeurs VTC doivent donc être soumis aux mêmes obligations que les taxis concernant les examens, les connaissances de la topographie, des langues et des lois liées à l'exercice de la profession. Il estime que les chauffeurs de voitures de tourisme doivent également réussir les examens imposés aux taxis. De plus, les chauffeurs de taxis souhaitent que les nouvelles technologies servent à tout le monde. Ainsi, l'utilisation d'une application homologuée pourrait être étudiée pour permettre à tous d'avoir un choix par rapport à la mise en place d'un taximètre. De même, tous les chauffeurs devraient offrir la possibilité aux clients de payer par carte.

M. Pierre Bayenet aborde ensuite la possibilité offerte aux chauffeurs de taxis d'investir dans leur profession. Dans ce cadre, il faut leur offrir l'assurance de travailler de manière pérenne. Or, les projets de loi indiquent que les autorisations liées à l'usage accru du domaine public doivent être renouvelées par les chauffeurs de taxi tous les 6 ans. A contrario, les chauffeurs de voiture de tourisme ne sont soumis à aucune limitation dans leur activité, ce qui paradoxalement, leur permet d'avoir la garantie de pouvoir amortir l'achat de leur véhicule. La CTG demande ainsi que les autorisations pour l'usage accru du domaine public soient irrévocables, transmissibles et pérennes. Ceci pour permettre aux chauffeurs de taxi des investissements durables. Il donne l'exemple d'un chauffeur ayant un accident 3 ans après avoir renouvelé son

autorisation. Il faut offrir à ce chauffeur la possibilité de transférer son autorisation sans perdre l'argent qu'il a investi.

Il rappelle à la Commission que les autorisations de l'usage accru du domaine public sont liées à des véhicules immatriculés en tant que taxis. Il ne s'agit pas de la carte professionnelle. Il explique que le point 5 vise à éviter que les taxis français prennent en charge des clients à Genève avec un gain plus élevé que les taxis genevois acceptant des courses en France et indique que le point 6 de la note distribuée concerne le sujet délicat d'un tarif minimum de course. Il s'agit d'instaurer un prix maximum et minimum. Cette possibilité avait dans un premier temps été écartée par le Tribunal fédéral mais la loi fédérale sur la concurrence déloyale permet à présent d'interdire les prestations inférieures à leur prix coûtant. Il souligne la pratique d'entreprise comme Uber, qui écarte les acteurs locaux du milieu professionnel de transports de personnes, pour ensuite augmenter les tarifs. Ainsi, il s'agit d'instaurer un prix planché et un prix plafond.

Me Bayenet continue sa présentation avec la question de l'attribution des autorisations d'usage accru du domaine public. Ce point aborde les investissements des chauffeurs pour acquérir cette autorisation. Avec les propositions des PL 11709 et 11710, les chauffeurs perdront l'argent investi dans 6 ans. La CTG propose ainsi une méthode qui permet de rembourser les chauffeurs quittant la profession en continuant de facturer l'accès au numerus clausus. Cette pratique permettrait de dédommager les chauffeurs qui souhaitent quitter la profession tout en maintenant un équilibre financier neutre. Il attire l'attention de la Commission sur ce point et précise que cette méthode part du principe qu'à terme, les autorisations puissent être vendues librement entre chauffeurs.

Il indique que le point 8 de la note fait référence à l'aéroport de Genève. Actuellement, l'accès aux taxis est problématique car la période d'attente pour accéder à ce marché intéressant est longue, ceci avec le risque qu'une course concerne un hôtel situé à 500 mètres de l'aéroport. Il faut ainsi instaurer un montant de prise en charge minimum, fixé par le Conseil d'État. Le CTG propose une prise en charge d'un minimum de 30 francs. Il conclut que le projet de loi tel qu'amendé par M. Roulet convient au CTG et invite la Commission à se référer aux amendements proposés.

Un député (UDC) demande si le collectif prône l'utilisation des voies de bus.

M. Abdallah Zaher répond que les chauffeurs de taxis souhaitent effectivement utiliser les voies de bus, mais souligne que les voies importantes sont limitées. Il s'agit de la rue de Lyon dans un seul sens, de la route de Ferney

dans un seul sens, de la route de Malagnou dans un seul sens, de la rue des Eaux-Vives jusqu'à la rue du 31 décembre et d'une partie de la route de Frontenex. Il indique que certaines voies d'utilisation restreinte, comme les rues basses le soir, la rue de la Corraterie ou la rue du Rhône, sont utilisées par tous les véhicules de livraisons et également les taxis.

Le député (UDC) demande si des membres du CTG travaillent avec l'entreprise Uber.

M. Abdallah Zaher répond négativement.

Le même commissaire (UDC) demande si le prix pratiqué par les membres du CTG est équivalent à celui pratiqué par les autres sociétés de taxis.

M. Abdallah Zaher rappelle que le prix de la course est fixé par le canton et rapporte que les taximètres sont homologués et scellés lors de leur mise en place. Cette installation se fait par 3 sociétés uniquement. De plus, les lois stipulent le prix maximum que peuvent facturer les taxis pour une course.

Le député (UDC) demande encore si les membres du collectif peuvent se démarquer des autres sociétés de taxis.

M. Abdallah Zaher explique que les sociétés auxquels il a été fait référence installent uniquement des taximètres. Tous les taxis doivent faire appel à une de ces sociétés

M. Mohammed Gharbi rappelle que le prix plafond des courses est fixé par le Conseil d'État.

Un député (MCG) constate que les propositions exposées visent à une égalité de traitement. Il demande si les mêmes conditions d'examen, d'utilisation de taximètres, d'assurance et d'enregistrement du véhicule de transport professionnel devraient être appliquées aux VTC alors que l'usage accru du domaine public est réservé aux taxis. A cet effet, il souligne que ces considérations sont faites en mettant de côté, pour l'instant, les obstacles présentés par les dispositions fédérales concernant la liberté économique. Il rappelle que l'État offre la possibilité d'une utilisation accrue du domaine public en échange de la garantie d'un service au public 24h sur 24 notamment. Il se prononce contre la proposition d'un prix-plancher et demande s'il ne s'agit pas là d'accorder une rente de situation aux chauffeurs bénéficiant d'un usage accru au domaine public. Cette pratique va éliminer toute concurrence puisque tous les chauffeurs seront au même niveau.

M. Pierre Bayenet estime que la question de l'égalité ne peut être traitée de manière schématique et exprime son assentiment sur le fait que des droits supplémentaires entraînent des obligations supplémentaires puis souligne que la situation actuelle provoque pourtant des désavantages.

Le même député (MCG) indique que l'audition concerne de nouveaux projets de lois, il ne s'agit pas de se tourner vers le passé.

M. Pierre Bayenet explique qu'un droit à l'usage accru du domaine public devrait entraîner l'obligation d'assurer un service 24h sur 24h mais ne justifie pas la différence concernant les différences d'exigences au niveau des examens.

Le député (MCG) demande alors si l'établissement d'un même niveau d'exigence pour les taxis et les VTC, sauf concernant l'usage accru du domaine public pour ces derniers puisqu'il nécessite le paiement d'une licence et une présence 24 /h 24, est une solution qui convient au CTG.

Me Bayenet répond par l'affirmative.

Le député (MCG) constate que la Commission devra travailler sur une approche égalitaire entre taxis et VTC avec la possibilité pour les taxis de service public d'utiliser le domaine public de manière accrue en échange d'un service 24h sur 24.

M. Pierre Bayenet spécifie que le prix planché doit être fixé de manière à encourager la concurrence et éviter le dumping.

Le député (MCG) estime que cette stratégie ne fonctionne pas à moyen terme. En effet, une fois le marché contrôlé et le prix en hausse, la concurrence revient. Il déclare que les chauffeurs de taxis ne peuvent pas exiger un tarif minimum de courses à l'aéroport de Genève. En effet, l'aéroport de Genève est proche du centre-ville, contrairement au Japon par exemple dont l'aéroport de Narita est à 70 kilomètres du centre. Il s'agit de ne pas stationner trop de taxis à l'aéroport et de prendre en compte les heures de grande affluence. Il s'enquiert auprès des auditionnés des problèmes rencontrés avec les transports étrangers à l'aéroport.

M. Abdallah Zaher rappelle la proposition de M. Roulet concernant la participation des chauffeurs de taxis à hauteur de 50% pour l'accès et la gestion de la profession. En contrepartie, la profession contribuerait à **l'élaboration d'un guichet**, par exemple à l'aéroport. Concernant le prix plancher, l'entreprise Uber avait commencé à offrir aux chauffeurs un supplément de 16 francs sur l'ensemble de leur course. Ce supplément a été baissé à 8 francs quelques mois plus tard puis supprimé. À présent, la société perçoit une commission de 25% sur le montant des courses. Pendant ce temps, les taxis ont constaté une baisse de 50% de leur demande de prestations, en période de nuit et 40% en journée.

Un député (PLR) rappelle que les chauffeurs de taxis ont bloqué par deux fois cet été la ville de Genève, pour protester, et ceci sans autorisation, alors que les projets de loi étaient à l'étude. Aujourd'hui, un autre appel à la grève a

été lancé. Il souhaite savoir si ces mesures sont destinées à mettre les députés sous pression.

M. Marc Derveaux souligne que pendant que l'analyse des projets de lois est faite, la société Uber continue d'être active malgré l'interdiction d'exercer prononcée par le DSE en fin mars 2015. De plus, une plainte pénale aurait été déposée contre Uber mais l'entreprise continue de fonctionner sans que le Conseil d'État n'agisse. Il rappelle que M. Roulet a écrit une lettre le 4 septembre 2015, stipulant que de nouvelles lois seraient inutiles si aucune application de leurs dispositions ne pouvait être faite. Ceci est la raison de la grève faite cet été.

M. Marc Derveaux constate que les PL 11709 et 11710 semblent être faits pour l'entreprise Uber tandis que les taxis sont désavantagés notamment avec l'interdiction d'utiliser les voies de bus sans client à bord. L'ensemble de la profession n'a donc pas été pris en compte. Il se dit ouvert aux débats et à la critique mais pas à accepter une situation instiguée par la passivité du Conseil d'État, qui ne met pas en œuvre les dispositions de la loi de 2005 concernant les taxis professionnels à Genève. Enfin, il souligne que le collectif a soutenu la grève de la fonction publique parce que l'UPCP l'y avait convié. Il y a en effet une convergence de point de vue entre les revendications de la fonction publique puisque les taxis offrent un service privé au public. De même, les considérations des grévistes concernant la santé et l'enseignement, par exemple, sont légitimes.

Le même député (PLR) demande si ces grèves ont été faites pour mettre les députés sous pression.

M. Marc Derveaux répond négativement et souligne que le Conseil d'État était visé.

M. Abdallah Zaher souligne que le CTG a soutenu les grèves mais ne les a pas organisées. La 2^{ème} grève à laquelle a participé le CTG était aussi suivie par Taxiphone et la SCCIT notamment. Les autres grèves ont toutes fait l'objet d'une autorisation.

M. Marc Derveaux explique que ceci inclus la grève faite le 18 septembre.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaite apporter quelques corrections par rapport à ce qui a été dit jusqu'à présent. L'interdiction d'exercer a été prononcée par le département à l'encontre d'Uber car la société utilisait sans distinction les chauffeurs de taxis bleus, jaunes ou de limousines. Suite à cela, l'entreprise a recouru contre cette décision sur la forme, c'est-à-dire l'effet suspensif, et sur le fond. La décision du département sur la question n'est donc pas exécutoire puisque la procédure de recours est actuellement encore en cours. L'entreprise Uber ne travaille aujourd'hui ni avec les taxis jaunes ni

avec les taxis bleus mais avec des chauffeurs de limousine, de façon non réglementaire, puisque les véhicules utilisés sont immatriculés dans le canton de Vaud. Ces pratiques font l'objet d'amendes, qui sont systématiquement contestées. Les juridictions concernées ne se sont pas encore prononcées de manière définitive. Il est donc faux de parler de passivité du Conseil d'État ou du département.

Il rappelle qu'une réponse a été donnée à la lettre de Me Roulet expliquant la situation. Étant donné la séparation des pouvoirs, tant que le pouvoir judiciaire ne s'est pas prononcé sur le fond de cette affaire, il n'est pas possible de bloquer ou de saisir les véhicules incriminés comme le suggère ce dernier. Il souhaite encore faire deux observations concernant les grèves. La première est que la convergence des intérêts de l'UPCP et du syndicat des taxis ne saute pas aux yeux, à part le fait que M. Roulet défende ces deux syndicats. La deuxième observation porte sur l'impossibilité de la CTG de se dédouaner des grèves qui ont bloqué la ville de Genève cet été. Il désigne M. Derveaux comme instigateur de ces grèves, sur la base des discussions effectuées à cette période.

M. Marc Derveaux estime que ce débat n'est pas à l'ordre du jour et souligne que toutes les démarches légales ou illégales, justifiées ou non, ont eu pour but de mettre sous pression le Conseil d'État et le département, mais pas les députés.

Le député (PLR) rapporte que certains chauffeurs de taxis qui promettent une « guerre » si les projets de loi sont approuvés et s'enquiert de la position du CTG sur ce point.

M. Abdallah Zaher souligne que la position de la CTG n'est pas celle des chauffeurs cités. Il constate cependant que certains chauffeurs sont difficilement maîtrisables. Il faut donc trouver une solution le plus rapidement possible. Il y a actuellement 300 chauffeurs Uber à Genève, la plupart provenant du canton de Vaud. Ainsi, la CTG souhaite mettre en garde la Commission, car la situation est très dangereuse.

Le député (PLR) dit comprendre les griefs formulés à l'encontre de l'entreprise Uber mais le partage du marché serait acceptable si Uber était soumis, ni plus ni moins, aux mêmes réglementations.

M. Mohammed Gharbi acquiesce et précise qu'Uber doit se conformer aux lois.

Le député (PLR) précise qu'il s'agira de la loi qui sortira du parlement.

M. Abdallah Zaher rappelle que la CTG souhaitait également que l'entreprise Uber respecte la loi datée de 2005.

Un député (S) s'enquiert des statuts du collectif.

M. Marc Derveaux explique que les statuts du collectif ont été fixés lors de l'assemblée constitutive qui a été retranscrite par un procès-verbal. Un dossier complet comprenant également une liste de membre a été transmis au Service du commerce.

Le député (S) constate que les réflexions, concernant l'égalité de traitement, mènent à parler d'une seule catégorie de taxis.

M. Marc Derveaux rappelle à la Commission que trois catégories de chauffeurs existent actuellement. Il s'agit des taxis jaunes, bleus et des limousines. Les projets de loi prévoient la disparition des taxis bleus au profit des VTC, qui pratiqueront la même activité qu'un taxi mais de manière plus invisible.

M. Pierre Bayenet explique que la CTG souhaite une égalité totale sauf pour une catégorie privilégiée qui accède à un usage accru du domaine public contre le paiement d'une licence.

M. Marc Derveaux rappelle que le numerus clausus pour les taxis se justifie par l'usage accru du domaine public qui ne peut pas être extensible. Pour le reste, en conformité avec la constitution, l'accès à la profession est libre. Concernant l'examen des VTC, il s'agit avant tout d'un problème de compétence puisque les VTC sont des taxis potentiels. Ils doivent avoir les mêmes compétences qu'un taxi officiel.

M. Abdallah Zaher précise qu'il existe deux activités de transports de personnes. La première nécessite une commande préalable, comme c'est le cas pour le transport par limousine, tandis que la deuxième se base sur une commande immédiate, comme c'est le cas pour les VTC et les taxis.

Le même député (S) demande si un client a vraiment le choix de son taxi alors que les voitures sont en file devant, par exemple, la gare Cornavin.

M. Abdallah Zaher explique que certains chauffeurs peuvent avoir de la peine à comprendre la raison de ce choix.

M. Marc Derveaux affirme cependant **qu'un taxi se doit d'exécuter une course**. Il s'agit du code déontologique des taxis, comme le fait de laisser passer les collègues selon leur ordre d'arrivée dans une file d'attente.

Le député (S) estime que cette pratique va à l'encontre d'un libre choix.

M. Abdallah Zaher répond que le client a le dernier mot.

Un député (UDC) interroge M. Bayenet concernant le point 5 de la note et constate que les étrangers peuvent obtenir beaucoup de choses sans réciprocité, notamment avec la TVA. Il demande quelles sont les raisons de cette proposition.

M. Pierre Bayenet précise qu'il s'agit de réciprocité quant à l'accès à un marché. La question de la douane ou de la TVA n'est pas abordée.

Le même député (UDC) demande comment assurer la réciprocité face à l'étranger.

M. Pierre Bayenet donne comme exemple un contrôle des taxis français lors de leur accès à l'aéroport de Genève si l'accès des taxis genevois à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry n'est pas assuré. Le principe de réciprocité est applicable, mais ces problèmes se poseront également avec les chauffeurs italiens par exemple.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle qu'avec la libre circulation des personnes, le principe de réciprocité est de fait et de droit. Il souligne qu'il n'est pas viable, économiquement parlant, pour un taxi genevois de charger un client à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Concernant les frontières plus proches, il y a peu de taxis français qui viennent uniquement prendre en charge un client à Genève. Des exemples contraires existent cependant, comme des clients habitants à Thonon-les-Bains et souhaitant avoir un taxi genevois pour se rendre à l'aéroport. Il s'agit plutôt d'un problème de coût très différent entre les prestations des taxis genevois et français.

Le député (UDC) souhaite s'enquérir des transporteurs privés effectuant, depuis l'aéroport, des trajets jusqu'à Chamonix par exemple.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne qu'il s'agit là de transporteurs étrangers, dont les sociétés sont basées à Chamonix, et qui viennent chercher leur client à l'aéroport.

M. Pierre Bayenet signale que la force des taxis genevois est leur disponibilité. Ainsi, selon les heures, ils peuvent recevoir des commandes provenant de France voisine.

Un autre député (S) demande si le point 2 de la note concernant la réalisation de « *l'égalité de traitement par le haut, pour un service public de qualité* » inclut également l'obligation d'accepter toute course pour les VTC.

M. Pierre Bayenet répond que la CTG souhaite que cette obligation concerne les taxis et les VTC. Cependant, si ce seul point est problématique, le collectif accepterait que les taxis soient les seuls soumis à cette obligation.

Le même député (S) estime qu'il y aurait là un problème de distorsion de concurrence et de qualité de service si les VTC ont la possibilité de discriminer un client.

M. Marc Derveaux estime que c'est un faux problème. Du moment où un VTC fonctionne comme un taxi, il ne peut refuser aucune course.

XII. Audition d'Uber Suisse romande représenté par M. Steve Salom, Directeur général, accompagné de M. Maxime Drouineau, Directeur des relations publiques pour l'Europe de l'Ouest.

M. Steve Salom remercie la Commission et annonce que son exposé s'articulera autour de 4 points. Il s'agit du rôle d'Uber dans le secteur du transport en tant que compagnie de technologies, Uber à Genève, des principaux problèmes de la réglementation actuelle et des projets de lois 11709 et 11710. Il aborde le rôle de l'entreprise dans le secteur du transport de personnes en tant que nouvelle technologie et rappelle que l'idée d'Uber est née à Paris en 2009 pour solutionner le manque de connexion entre une offre et les besoins en déplacements dans une ville. Ainsi, Uber est une plateforme qui permet de commander un chauffeur, professionnel à Genève, avec son téléphone portable pour se déplacer d'un point A au point B.

Il explique que l'expérience Uber est très simple et sûre puisque toutes les transactions, financières notamment, peuvent être retracées. Un chauffeur Uber est disponible en moins de 6 minutes pour effectuer un trajet et ce pour un prix inférieur d'environ 30% à celui des taxis traditionnels. Cette technologie permet donc d'augmenter le volume des courses. Ceci augmente significativement en retour les revenus des chauffeurs Uber, qui sont calculés comme le volume de courses multipliés par les revenus de cette course. Uber permet donc d'optimiser les gains des chauffeurs. En Suisse, 4 millions de véhicules sont immobiles 23 heures par jour et transportent en moyenne 1.5 personnes. L'entreprise Uber propose une solution alternative et complémentaire aux solutions actuelles, tout en évoluant vers d'autres modèles avec notamment Uber black, Uber X et Uber pool qui permet le transport de plusieurs passagers en même temps.

A son avis, **les critères d'accèsion au métier de chauffeur professionnel ne devraient pas être aussi restrictifs**. Cette situation a pour résultat un manque de chauffeurs à Genève. La moitié des demandes de courses ne peuvent être satisfaites. Il y a 6 mois déjà, la situation était à une augmentation de la demande sans possibilité d'augmenter l'offre. Des emplois auraient pu être créés pour des chômeurs ou des personnes bénéficiant de l'aide sociale. Uber apporte une solution flexible pour les personnes n'ayant pas accès au marché du travail. Il rappelle que, lors de son lancement en septembre 2014, la société Taxiphone avait proposé à Uber un partenariat. Aucune suite n'a été donnée à cette demande car elle ne permettait pas d'offrir plus de choix au consommateur genevois. À ses débuts, Uber fonctionnait avec des chauffeurs professionnels y compris des chauffeurs de taxis.

M. Steve Salom souligne que **la guerre des taxis ne date pas de la présence d'Uber à Genève**. En offrant l'utilisation de cette plateforme à tous

les chauffeurs, Uber aurait pu constituer une opportunité économique pour tous les acteurs du milieu. Or, il y a eu une fronde immédiate des chauffeurs de taxis. Malgré cela, certains chauffeurs de taxis jaunes ont décidé de rejoindre Uber, suite à quoi la société Taxiphone a introduit une clause de restriction dans leur contrat et créé une concurrence qui n'avait pas été souhaitée par Uber. Une plainte a été déposée contre Uber sur la base d'une concurrence déloyale, celle-ci a été déboutée par le tribunal civil et le Tribunal fédéral. Il estime qu'il y a un conflit d'intérêts entre les centrales de taxi et les chauffeurs. En effet, la centrale perçoit des frais fixes, sous la forme d'abonnement, qui ne permettent pas aux chauffeurs de gagner leur vie. Uber ne perçoit pas de frais fixes mais des commissions liées à l'utilisation d'une plateforme lors de la commande de courses. Les centrales de taxis souhaitent éliminer la concurrence, notamment avec Uber, et maintenir un monopole par rapport à ces chauffeurs.

Il répète que l'entreprise Uber souhaitait mettre sa plateforme à disposition de tous les chauffeurs. Elle en a cependant été empêchée. Des violences ont éclaté, des accidents et des destructions de voitures ont eu lieu avec pour résultat le dépôt de dizaines de plaintes pénales. Cette situation perdure actuellement. Il rapporte qu'une demande avait été adressée à Uber de s'enregistrer comme centrale de taxis. Ceci revenant à adopter le régime inefficace actuel. Les chauffeurs de taxis ne peuvent plus utiliser la plateforme Uber.

La fronde a eu lieu à Genève, contrairement à ce qui se passe dans les pays de l'Europe de l'ouest, alors que l'entreprise n'avait pas lancé Uber Pop. Cette application permet aux particuliers de prendre des courses également. À Genève, aucune distinction n'a été faite et les accusations lancées alors qu'Uber n'a pas l'intention de lancer Uber Pop à Genève.

M. Steve Salom rappelle que la loi sur les taxis datant de 2005 n'avait pas pu anticiper l'apparition des nouvelles technologies liées au téléphone portable. Actuellement, les problèmes de la loi concernent l'accès à la profession de chauffeurs et la régulation des centrales de taxis. Les conditions d'accès à la profession de chauffeur professionnel sont les mêmes, que ce soit pour les activités des taxis que pour les limousines. Il note que le terme « limousines » est remplacé par celui de « voitures de tourisme avec chauffeur » dans les nouveaux projets de loi. Il souligne que les taxis ont des signes distincts et sont un gage de service public. Le prix de leurs courses sera donc contrôlé, le chauffeur devra avoir suivi une formation et pourra être hélé dans la rue. La protection des consommateurs doit en effet amener une forme de régulation accrue par rapport aux activités des taxis. **La caractéristique principale des limousines est qu'une commande préalable doit être faite**

par le client, que ce soit par une application ou un formulaire. L'utilisateur choisit dans ce cas ce qui lui convient en connaissance de cause.

Il précise que les limousines ne peuvent **pas faire de maraude**, qui est l'apanage des taxis, et communiquent leurs tarifs à l'avance. La réglementation devrait donc prendre en compte ces différences entre taxis et limousines. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. En effet, pour obtenir la carte professionnelle, les examens de taxis ou limousines sont équivalents et ne sont reconduits qu'une fois par an. A cet effet, il se demande s'il est normal que ces examens soient organisés par le milieu professionnel des taxis, qu'ils comportent des questions concernant la topographie malgré l'existence de GPS, aient un taux de réussite aussi bas et nécessitent des démarches administratives complexes alors que les candidats doivent déjà posséder un permis de transport professionnel de personnes.

En conclusion, M. Steve Salom constate que les opérateurs, ou diffuseurs de course selon les appellations des nouveaux projets de loi, ne peuvent pas diffuser des courses VTC. Uber n'est pas contre la régulation, simplement celle-ci doit être adaptée. En effet, Uber n'est pas une centrale de taxis, mais souhaite diffuser des courses pour les VTC. Uber n'est donc pas en concurrence avec les chauffeurs mais bien avec les centrales de taxis. Il donne ensuite l'exemple des taxis qui cohabitent sans problème avec les VTC à Zürich depuis juin 2013. Dans les régions alémaniques, les réglementations distinguent les taxis, qui sont soumis à des contraintes supplémentaires puisqu'ils doivent fournir un service au public, et les VTC qui n'ont pas ces restrictions. Ainsi, il estime que les projets de loi vont dans le bon sens et permettront d'améliorer l'offre en mobilité au sein de la ville et du canton. Ils constituent une évolution majeure du cadre réglementaire qui permet au secteur des VTC de se développer et générer des emplois. De plus, ils posent les bases pour une concurrence saine et distinguent le maraudage réservé aux taxis de la commande préalable des VTC. Il ne faut pas mettre de barrière à l'accès d'un secteur qui peut générer des emplois.

Un député (PLR) rapporte que les associations de chauffeurs de taxis traditionnels estiment que le projet de loi avantage l'entreprise Uber. Il demande si Uber suite à son arrivée à Genève au mépris de la loi et des injonctions du département, puis à son interdiction d'exercer avec les chauffeurs de taxis, **s'engage à respecter les nouveaux projets de loi**, même s'ils ne vont pas dans le sens souhaité.

M. Steve Salom explique que l'entreprise Uber n'a pas la volonté de contrevenir à la loi malgré un mode opératoire agressif. Uber a permis un développement important de Genève et de sa mobilité. L'argument de l'inégalité de traitement rapporté par les chauffeurs des taxis a pour origine la

distinction fondamentale entre les taxis et VTC. En effet, le droit de marauder nécessite l'établissement de règles strictes. Il s'agit là d'une activité différente de celle d'un VTC. Il se demande si un chauffeur de taxis ne devrait pas pouvoir travailler également en tant que VTC.

Le même député (PLR) reprend les propos de M. Salom sur l'emploi de personnes aux bénéfices de l'aide sociale. Beaucoup de personnes affirment pourtant **qu'Uber emploie des chauffeurs en situation irrégulière, notamment des égyptiens**. Il souhaite savoir si les chauffeurs Uber possèdent bien un permis de conduire et les certifications nécessaires concernant leur séjour et leur compétence.

M. Steve Salom explique que beaucoup de rumeurs circulent sur Uber. Cependant, les chauffeurs Uber possèdent un permis de conduire professionnel, un véhicule immatriculé depuis moins de 10 ans en Suisse et sont au bénéfice d'un permis de travail ou de nationalité Suisse. Leur casier judiciaire doit également être vierge. Il indique cependant que tout peut arriver, ainsi un ami peut emprunter la voiture d'un chauffeur Uber sans être titulaire.

Le député (PLR) demande si Uber cautionne ce genre de pratique.

M. Steve Salom répond négativement.

Un député (MCG) annonce vouloir adresser aux auditionnés la même remarque qui a été faite aux autres corporations. Le passé est connu, il s'agit de regarder vers le futur. Il remarque que Mme Spoerri avait les mêmes velléités de reconverter les chômeurs à la profession de taxis. Ceci a mené au délitement du milieu. Suite à cela, l'arrivée d'Uber a encore compliqué la situation. Il demande si les contraintes imposées aux taxis, c'est-à-dire l'immatriculation et l'assurance d'un véhicule professionnel, l'utilisation d'un taximètre, des examens, à l'exception du paiement d'une licence et d'un service 24h/24, devraient l'être également aux VTC.

M. Steve Salom estime qu'il s'agit là de la loi actuelle. Ces propositions sont tournées vers le passé. Il y a bien une distinction à faire entre taxis et VTC.

Le même député (MCG) relève que le résultat est le même si une personne utilise son téléphone ou une application pour commander un taxi, puisqu'elle fait, dans les deux cas, appel à un tiers pour se déplacer. Or, **Uber souhaite que les centrales de taxis n'existent plus**.

M. Steve Salom répond négativement et souligne que le diffuseur de VTC n'existe pas dans les projets de loi. Uber souhaite pourtant diffuser avant tout des courses pour les VTC. Il souligne que la réglementation des opérateurs, que ce soit de courses de taxis ou de VTC, convient à Uber. Celle-ci devrait être plus conséquente pour les taxis puisqu'ils bénéficient du droit de marauder. Il s'agit de la protection des clients.

Le député (MCG) estime que le problème, dans cette approche, est qu'une liberté de commerce trop grande pourrait mener à une prise de contrôle du marché par un seul acteur. Dans ce cas, le jour de Noël par exemple, les chauffeurs n'auront aucune obligation à accepter les courses au contraire d'un service public. Le client ne sera donc pas protégé. Il explique qu'il n'est pas possible de supprimer les restrictions pour les VTC, qui pourront alors pratiquer des prix plus bas, tandis que les taxis devront supporter des contraintes supérieures, qui influenceront ensuite le prix de la course. Il s'agit avant tout de trouver un juste milieu en respectant la liberté de commerce. Il fait ensuite référence à certaines rumeurs concernant les pratiques de l'entreprise. Il s'agit notamment de l'utilisation de véhicules immatriculés dans le canton de Vaud et qui seront utilisés par des chauffeurs français. A l'inverse, il se dit impressionné par Uber à Tokyo qui est soumis à une réglementation stricte et qui fonctionne très bien. Le même niveau de contrainte est appliqué aux chauffeurs Uber qu'aux chauffeurs professionnels, si ce n'est pas l'utilisation de voies réservées pour les taxis. Il souligne que l'État a une responsabilité par rapport aux possibilités de déplacements dans une ville et constate qu'Uber a su consolider sa position à Genève en jouant sur cette faille. A son avis, il convient de trouver à présent un moyen pour permettre une cohabitation entre taxis et Uber sans distorsion concurrence.

M. Steve Salom rapporte qu'à Zürich, il y a une réglementation stricte pour les taxis mais pas pour les VTC. Un chauffeur de taxis peut cependant également travailler chez Uber sans difficulté. Il explique que Zürich est une ville quatre fois plus grande que celle de Genève et que plusieurs milliers de personnes utilisent chaque semaine l'application Uber. Il demande pourquoi Uber ne présente pas de problème à Zürich et autant à Genève et rappelle que l'entreprise n'a pas formulé de demandes à l'adresse de l'État. Il faut simplement prendre en compte la différence entre les taxis et les VTC. Une réglementation plus stricte pour les taxis est nécessaire puisqu'il a le privilège de pouvoir prendre en charge n'importe quel client. Un chauffeur de VTC fonctionne lui sur commande. M. Steve Salom donne comme exemple la ville de New-York où le prix du médaillon de taxis est resté stable, malgré la présence d'Uber depuis 5 ou 6 ans. Il souligne qu'Uber aurait souhaité collaborer avec les chauffeurs de taxis. Cependant, cette solution n'est plus envisageable.

Un député (S) s'enquiert des liens contractuels entre Uber, le chauffeur et son client.

M. Steve Salom explique qu'il y a des relations contractuelles entre un chauffeur et son client ainsi qu'entre Uber et les chauffeurs. **Un partenariat est établi entre Uber et un chauffeur.**

M. Maxime Drouineau précise qu'il y a un lien entre le client et Uber lors du téléchargement de l'application qui implique l'acceptation des termes et conditions.

M. Steve Salom souligne qu'il y a également un support fourni par Uber au client dans le cadre de toutes les courses. Ce support est offert après chaque course et pour une durée moyenne de 6 heures. Au-delà, il n'y a aucune relation entre le client et Uber.

Le même député (S) demande s'il s'agit d'un contrat avec Uber suisse ou Uber situé aux Pays Bas.

M. Maxime Drouineau précise qu'il s'agit d'Uber Pays Bas (Uber B.V.).

Le député (S) s'interroge sur les flux financiers qui ont lieu lors du paiement de la course à un chauffeur.

M. Maxime Drouineau explique que le flux financier passe par Uber BV, qui reçoit 25% de commissions sur la course. Les 75% restants sont reversés au chauffeur.

M. Steve Salom précise que chaque semaine, un décompte des courses est communiqué via l'application au chauffeur. Ce montant est celui qui lui sera reversé.

Le député (S) demande quel est le rôle d'Uber Suisse **et s'il est normal que les activités d'Uber à Genève soient imposées aux Pays-Bas**. Il souhaite également avoir des renseignements sur le prélèvement de la TVA par rapport à ces activités.

M. Steve Salom précise qu'Uber Suisse mène une activité marketing à Genève. Il s'agit de trouver des chauffeurs et des utilisateurs, en organisant des événements locaux par exemple. Il cite à ce titre le partenariat avec l'entreprise Martel lors de la course de l'escalade. Ces activités sont imposées en Suisse. Cependant, le contrat du chauffeur est fait avec Uber BV, donc la commission prélevée est fiscalisée aux Pays-Bas.

Le député (S) s'enquiert de la raison de cette situation.

M. Steve Salom répond que les Pays-Bas est un pays attractif pour une compagnie de technologie telle qu'Uber et pour ses plus de 500 employés. À l'époque de l'arrivée d'Uber en Europe, l'entreprise n'a pas été présente tout de suite à Genève. Il n'était donc pas question d'installer le siège de l'entreprise à Genève malgré les avantages que cela pourrait représenter.

Le député (S) souligne qu'à la page 10 de la documentation envoyée par Uber, il est mentionné que tous les chauffeurs Uber sont professionnels et en possession d'un permis B 121. Il demande confirmation auprès des auditionnés.

M. Steve Salom acquiesce.

Le député (S) constate que les publicités Uber visant à recruter des chauffeurs ne mentionnent que la nécessité d'avoir un permis B pourtant.

M. Salom précise que ces publicités mentionnées ne concernent qu'Uber Pop basé à Lausanne. L'entreprise Uber ne fait que mettre en relation des conducteurs ou des chauffeurs avec des passagers. Il y a actuellement un manque cruel d'offres et de chauffeurs. La publicité Uber s'adresse donc à un large public, qui sera ensuite informé des conditions et des exigences pour pouvoir être chauffeur. Cependant, Uber adapte ses activités de marketing pour s'adresser au plus grand nombre.

Le député (S) demande s'il y a une information systématique des personnes quant à ses conditions et exigences.

M. Steve Salom acquiesce et précise qu'il peut toujours avoir des erreurs. Cependant, le compte d'une personne ne possédant pas les permis nécessaires ne pourra pas être activé.

Un député (PLR) demande combien de chauffeurs Uber, immatriculés dans le canton de Vaud, sont présents à Genève.

M. Steve Salom souligne que c'est un chiffre variable d'heure en heure et ne pas pouvoir se prononcer.

Le même député (PLR) rappelle que, selon la LMI, les chauffeurs vaudois travaillant dans le canton de Genève doivent exercer également sur leur lieu de travail, dans le canton de Vaud. Or, dans certains cas, ces chauffeurs possèdent de **fausses adresses dans le canton de Vaud**, dans lequel ils n'ont jamais exercé d'activités. Il souhaiterait connaître la position d'Uber sur ce point.

M. Steve Salom dit que ces cas sont problématiques, et que l'entreprise Uber s'efforce de faire des contrôles. Cependant, ceux-ci ont leur limite. Il s'agit aussi du rôle de l'état.

Le député (PLR) rappelle avoir demandé auparavant aux auditionnés si Uber s'engageait à respecter les lois promulguées. La réponse avait alors été positive. Il souhaite donc savoir quels sont les moyens que l'entreprise Uber va mettre en place pour réduire l'occurrence de ces cas.

M. Steve Salom souligne que, pour la plupart, ces chauffeurs sont des genevois qui trouvent des stratagèmes après avoir été découragés par le nombre de barrières mises à l'accession du métier de chauffeur professionnel. Il rappelle à la Commission qu'il y a une seule session d'examen par année.

Le député (PLR) répète vouloir savoir ce qui est prévu par Uber, à l'avenir, pour limiter ce nombre de cas.

M. Steve Salom répond qu'il y aura une **intensification des contrôles**.

Un député (UDC) rapporte qu'un des reproches fait à Uber est de faire baisser les prix afin de tuer toute concurrence et d'établir ainsi un monopole. Il souhaiterait savoir si c'est vraiment la démarche d'Uber à Genève.

M. Steve Salom explique qu'Uber est surtout une technologie qui permettrait d'optimiser le temps de tous les chauffeurs afin de leur permettre de faire un maximum de course. Étant donné que le revenu des chauffeurs est le prix de la course multiplié par le nombre de courses, le prix de la course peut être réduit de cette manière. Il rapporte qu'il y a un conflit majeur entre la centrale de taxis et ses chauffeurs et rappelle qu'une clause d'exclusivité a été insérée dans le contrat des chauffeurs de cette centrale après qu'Uber ait refusé tout partenariat. Ainsi, les intérêts des chauffeurs n'ont pas été pris en compte. Il y a donc un conflit d'intérêt réel, cependant, le but d'Uber n'est pas de faire du dumping commercial.

Le même député (UDC) demande si le prix d'une course avec un chauffeur Uber fluctue pendant la journée.

M. Steve Salom acquiesce et précise qu'il s'agit d'une tarification dynamique, qui prend en compte le nombre de demande de courses et celui des chauffeurs sur les routes. En cas de forte demande, le prix de la course augmentera jusqu'à ce que le nombre de chauffeurs disponibles augmente, ce qui va rééquilibrer la situation.

Le député (UDC) demande si les chauffeurs Uber ont des meilleures marges bénéficiaires que les chauffeurs de taxis.

M. Steve Salom dit qu'il est difficile de le savoir. Avant l'interdiction d'exercer, 100 chauffeurs de taxis utilisaient la plateforme Uber. Ils ont choisi de s'affilier de nouveau à Taxiphone pour des raisons, non pas financières, mais liées aux violences qu'ils ont subi de la part des autres chauffeurs et l'image d'Uber au sein de la profession.

Un député (MCG) aimerait avoir une fourchette quant aux marges bénéficiaires. Il souhaiterait aussi avoir une estimation chiffrée du salaire d'un chauffeur Uber.

M. Steve Salom indique qu'il n'est pas aisé de faire une approximation étant donné que les taux d'activités des chauffeurs varient énormément. Sur la question du salaire, il répond qu'un chauffeur, travaillant dans le respect de l'OTR2 gagne, en moyenne, plus de 6'000 francs par mois. Par heure en moyenne, **Genève est l'endroit où un chauffeur Uber gagne le plus dans le monde**. Ce chiffre représente un revenu net des frais Uber. D'autres frais, notamment fiscaux, s'ajoutent. Il n'est cependant pas étonnant que certains gagnent entre 7'000 et 8'000 francs par mois.

Le même député (MCG) demande combien de chauffeurs sont inscrits à Genève sur la plateforme. Respectivement combien de chauffeurs inscrits sur la plateforme ne sont pas domiciliés à Genève.

M. Steve Salom rapporte qu'il y a beaucoup d'inscrits mais que toutes ces personnes ne prennent pas forcément de courses. Entre les cantons de Genève et de Vaud, il s'agit d'environ 700 chauffeurs. À Genève, on peut estimer qu'il y a 250 chauffeurs. Dans le canton de Vaud, il y a le double de chauffeurs Uber Pop. Il ne connaît cependant pas précisément la domiciliation des chauffeurs inscrits

Le député (MCG) indique avoir aperçu une publicité de recrutement Uber et avoir compris que l'activité d'Uber à Genève est la promotion. Il demande si, du point de vue du chauffeur, il n'y aurait pas une relation d'employeur et d'employé puisqu'Uber B.V prélève une commission directe sur le résultat du travail des chauffeurs. De plus, selon la règle, pour être considéré comme indépendant, il faut avoir plus de deux clients. En cas de contrôle AVS chez un chauffeur Uber, il sera constaté qu'il n'a qu'un seul client. Le public ciblé par les recrutements est très large et n'est pas composé uniquement de professionnels, il s'agit de l'engagement d'employés. Il demande si l'entreprise Uber ne craint pas les risques liés à ce genre de pratique.

M. Steve Salom répond que la question de l'employeur et des salariés est actuelle mais souligne qu'une vaste majorité de chauffeurs souhaite rester indépendante.

Le député (MCG) dit qu'il ne s'agit pas des souhaits des chauffeurs mais de la loi. Les publicités Uber visant à recruter sont très claires, il s'agit d'engager des employés. De plus, il y a un flux financier direct par rapport aux activités des chauffeurs Uber dans le canton de Genève. L'artifice de dire qu'il y a seulement un contrat entre Uber B.V et les chauffeurs ne tient donc pas.

M. Steve Salom rapporte que pour les avocats et les institutions d'assurances sociales, il s'agit de se baser non sur des annonces mais sur des faits. La publicité citée ici vise à toucher le plus grand nombre de personnes, pour ensuite les informer quant aux démarches à entreprendre pour être chauffeurs indépendants. Uber ne recrute pas d'employés via ces publicités parce qu'il n'y a pas de relation contractuelle avant que ces personnes ne deviennent des professionnels.

Le député (MCG) demande si Uber, à force de jouer avec le feu, ne craint pas de se mettre à dos un parlement cantonal entier.

M. Steve Salom espère que ce ne sera pas le cas. Il y a un vrai besoin d'un service de transport de personnes de meilleure qualité. Or Uber arrive à fournir ce service.

Le député (MCG) demande encore si, en considérant un revenu moyen de 6'000 francs brut par mois ainsi que l'achat d'un véhicule adapté, son entretien et le paiement des assurances nécessaires, un chauffeur peut vivre correctement dans un canton comme Genève.

M. Steve Salom acquiesce.

Un député (EàG) traduit un passage d'un organe de presse américain, « arstecnica.com », relatant les pratiques d'Uber aux États-Unis : « *Vendredi, Uber a présenté aux 400'000 chauffeurs répartis dans tous les États-Unis, un contrat de 21 pages leur interdisant d'aller en justice contre Uber dans le cadre d'un conflit du travail. Les chauffeurs étaient priés d'accepter ce contrat sur leur téléphone portable via l'application. Sans cela, ils ne pouvaient pas prendre de nouvelles courses.* ». Dans cet accord de 21 pages, le chauffeur s'engage à se soumettre, le cas échéant, à un arbitrage privé et ne pas aller en justice contre Uber. Il souhaiterait connaître la position des auditionnés sur cette pratique.

M. Steve Salom précise que ceci est arrivé aux États-Unis.

Un député (EàG) acquiesce et précise qu'il s'agit pourtant toujours d'Uber.

M. Steve Salom souligne ne pas connaître les événements qui ont mené à cela et constate que les avocats Uber sont en train de protéger la compagnie.

Le même député (EàG) précise vouloir connaître la réaction qu'une telle pratique pouvait susciter chez les auditionnés. Il souligne être choqué par cette situation.

M. Steve Salom répète que ce genre de choses n'est pas imaginable en Suisse. Il y a la nécessité d'une vraie signature sur un contrat.

Le député (EàG) comprend ce dernier point mais perçoit, dans cette situation, la manifestation d'une compagnie qui a des pratiques regrettables. Il aurait souhaité que les auditionnés se soient montrés plus choqués par cette situation.

M. Salom explique qu'il est actuellement présent devant la Commission en tant que représentant de la compagnie Uber. Il est donc délicat de s'engager contre celle-ci d'autant plus que le contexte dans lequel cette pratique a eu lieu n'est pas connu.

M^{me} Amy Ma Faure rappelle que le droit du travail suisse est très protecteur par rapport aux employés. Dans l'hypothèse d'un contrat de travail entre Uber et les employés, ce qui n'a pas encore été établi, Uber ne peut pas forcer ses employés à conclure un contrat de travail sur le droit impératif. Il s'agit par exemple de la renonciation au salaire. Il n'est donc pas possible de demander

à un employé de renoncer par anticipation. Il est à espérer que ce genre d'arbitrage ne se produise pas en Suisse.

Une députée (S) demande si Uber souhaite également être actif dans le secteur des limousines de luxe qui desservent les aéroports et les hôtels.

M. Steve Salom acquiesce et souligne qu'il s'agit d'Uber Berlin ou Uber Black aux États-Unis, qui offre un service de haute qualité à un prix un peu plus élevé. Uber ne souhaite cependant pas se transformer en compagnie de limousine, il est plutôt question d'optimisation. Uber serait donc complémentaire au business modèle d'une compagnie de limousines.

La même députée (S) souhaite s'enquérir des tarifs qui seront pratiqués pour ce type de course.

M. Salom précise que le tarif sera de 30% supérieur au tarif normal.

M. Maxime Drouineau explique qu'il s'agit d'un prix par kilomètre, qui sera ensuite tarifé à la minute.

M. Steve Salom dit qu'il s'agit de 50 centimes par minute, plus 3.60 francs par kilomètre.

La députée (S) demande si Uber souhaiterait proposer un système de commande de courses à l'avance.

M. Steve Salom répond négativement.

La députée (S) demande si Uber serait favorable à un examen pour les chauffeurs VTC, étant donné qu'il s'agit de développer un service de qualité.

M. Salom souligne que **réduire les possibilités d'accès à la profession de chauffeurs n'a rien à voir avec la qualité de service**. Preuve en est faite dans le canton de Genève. Il suffit, en effet, de lire les commentaires faits sur les taxis par des utilisateurs, dans les médias. Il faut réduire les exigences tout en continuant à protéger les consommateurs et introduire un système de notation impartial de la qualité du service. Ceci permet d'appréhender la qualité du service de manière quantifiable. Une bonne qualité de service ne revient pas à ajouter des contraintes à l'accès à la profession de chauffeurs professionnels. Les connaissances en données topographiques ne vont pas améliorer la qualité du service, sauf peut-être pour les taxis. Pour les chauffeurs de VTC, cette exigence serait inutile, un GPS est aussi efficace qu'une personne qui connaît bien la ville.

La députée (S) demande combien de chauffeurs Uber travaillent en parallèle pour les taxis publics.

M. Steve Salom répond qu'actuellement il n'y a aucun chauffeur de taxi qui utilise Uber. Cet été, il y en avait environ 100. À Lausanne, il y a peut-être 40 chauffeurs de taxis qui sont inscrits sur la plateforme.

La députée (S) demande encore si les chauffeurs Uber peuvent sous-traiter une partie de leur commande.

M. Steve Salom répond négativement et souligne que ceci aurait pour conséquence une désactivation du compte.

Un député (EàG) annonce avoir trois questions. La première concerne l'intervention de Mme Ma FAURE. Il constate que le droit du travail suisse ne permet pas à un employé suisse de renoncer à ses droits. Or, selon les dires d'Uber, leurs chauffeurs ne sont pas leurs employés. Il demande s'il serait légal pour Uber d'envoyer aux chauffeurs un contrat de 21 pages tel que mentionné par son collègue de parti. Il rappelle qu'en Suisse, il y a le principe de la liberté contractuelle.

Mme Amy Ma Faure dit qu'il y a des clauses impératives qui empêchent un employé à renoncer à ses droits par anticipation. Il s'agit, par exemple, de renoncer à son salaire (*cf. art. 329d, al. 2 et 3 ; salaire afférent aux vacances*). Ceci dans le cadre où il y a un contrat de travail. S'il est statué qu'il y a un contrat de travail entre Uber et ses chauffeurs et qu'un de ces derniers renonce par anticipation à son salaire *selon l'art. 329 d CO*, par exemple, il y aurait, selon l'analyse personnelle de Mme MA FAURE, une violation du droit du travail.

M^{me} Amy Ma Faure explique qu'à sa connaissance la justice n'a pas été saisie de ce genre de situation *avec Uber* et demande aux auditionnés si l'entreprise Uber a des litiges dans ce sens.

Les auditionnés répondent également par la négative.

Le même député (EàG) conclut que cette pratique peut être possible en Suisse, pour autant que les chauffeurs ne soient pas des employés Uber.

M^{me} Amy Ma Faure estime qu'il faudrait, dans ce cas, s'interroger sur la qualification de la nature juridique du contrat.

Le député (EàG) demande pourquoi Uber n'a pas souhaité lancer Uber Pop à Genève.

M. Steve Salom explique qu'il s'agit d'un engagement qui a été pris auprès du DSE et rapporte que la proposition d'une application accessible à tous les chauffeurs paraissait sensée. Il y a en effet 1'500 personnes qui travaillent dans le milieu du transport professionnel à Genève. Les conflits d'intérêts ainsi que les groupes de pression ont cependant rendu la situation impossible à gérer.

Le député (EàG) demande si Uber Pop aurait pu être lancé à Genève, mais qu'Uber ne le souhaite pas.

M. Steve Salom dit qu'il s'agit d'être raisonnable et de ne pas envenimer une situation déjà très tendue.

Le député (EàG) dit qu'il y a beaucoup de rumeurs, notamment celle qui dit que des chauffeurs Uber pop, immatriculés dans le canton de Vaud, prennent des courses à Genève. Il aimerait savoir si techniquement, la plateforme permet, à un chauffeur Uber Pop vaudois, de prendre une course à Genève.

M. Salom précise que la plateforme ne le permet pas. Cependant, un chauffeur Uber Pop français pourrait, en volant un téléphone à un chauffeur Uber genevois par exemple, prendre une course.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaite intervenir dans la discussion en précisant 3 points. Le premier est que **le DSE considère qu'Uber Pop est illégal**. Il ne s'agit pas d'un choix laissé à l'entreprise Uber, de lancer Uber Pop. Le deuxième point porte sur l'activité Uber Pop dans le canton de Vaud. Il rapporte, sans vouloir se prononcer à la place des autorités vaudoises, qu'un certain nombre de procédures est en cours contre Uber Pop, qui serait aussi une activité illégale dans le canton de Vaud. Le troisième point est qu'il faudrait savoir si une personne qui utilise Uber Pop dans le canton de Vaud est autorisée à entrer comme destination finale, une adresse située dans le canton de Genève. La prise en charge d'une personne dans le canton de Genève pour la transporter dans le canton de Genève n'équivaut pas à une course qui débute dans le canton de Genève pour se terminer dans le canton de Vaud.

Il conclut en précisant que le 28 août 2014, quand M. Salom est venu rencontrer le DSE, il lui avait été précisé, avant que le service Uber ne soit lancé, qu'Uber ne pouvait pas proposer sa plateforme aux taxis jaunes, bleus et aux limousines de façon simultanée. L'entreprise a choisi de poursuivre dans cette voie après coup.

Le député (EàG) explique qu'à sa connaissance, Uber est illégal au regard de la loi actuelle. Il s'enquiert ainsi de la différence entre Uber Pop qui est illégal à Genève et Uber qui devrait également l'être.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle qu'Uber a été considérée comme centrale d'ordre de courses dès lors où l'entreprise employait des chauffeurs de taxis jaunes et bleus. C'est en effet une centrale d'ordre de courses qui distribue les courses aux chauffeurs. Pour les limousines, il n'y a pas de réglementation de ce type. Ainsi, si Uber reste dans la catégorie des limousines, ce qu'elle ne fait pas totalement puisqu'elle emploie également des chauffeurs de taxis vaudois, l'entreprise ne sera pas concernée par la décision qui a été rendue par le DSE concernant les centrales d'ordre de courses.

Un député (S) demande si les chauffeurs Uber ont passé tous les examens requis.

M. Steve Salom acquiesce.

Le député (S) demande si le paramétrage de la plateforme permet à un chauffeur Uber vaudois de commencer et terminer une course dans le canton de Genève.

M. Steve Salom répond qu'un chauffeur Uber pop n'aurait pas cette possibilité mais qu'un chauffeur Uber professionnel et vaudois peut le faire.

Le même député (S) rapporte avoir fait l'expérience d'une demande de course entre Florissant et le quartier de Saint-Jean, via l'application Uber. La voiture avait bien des plaques vaudoises et le chauffeur n'en était pas à son premier essai. Il dit comprendre à présent pourquoi les chauffeurs Uber dans le canton de Vaud peuvent faire des courses à Genève. Il demande si des contrôles sont effectués par Uber quant au respect de l'accès aux voies de bus.

M. Steve Salom répond qu'il n'est pas possible de faire des contrôles par rapport à cette question, mais que les chauffeurs Uber ont bien reçu cette information. L'accès aux voies de bus est bien un privilège des taxis publics.

Le député (S) demande si Uber pourrait, à terme, s'intéresser à nouveau au marché des taxis jaunes.

M. Maxime Drouineau répond que si la loi autorise Uber à utiliser les taxis jaunes, ce serait le but.

M. Steve Salom précise qu'il faudrait que la loi soit claire là-dessus. Il faut offrir à l'utilisateur un service fiable, économique et rapide. Utiliser un taximètre et refuser la course selon la destination, ce sont des comportements difficiles à changer. D'ailleurs, dans la plupart des villes, Uber taxi fonctionne moins bien.

Le député (S) demande qui serait responsable des frais d'hospitalisation lors d'un accident impliquant le passager.

M. Steve Salom dit qu'il s'agit d'un contrat entre le chauffeur et le passager. Ainsi, l'assurance professionnelle du chauffeur devrait couvrir les frais d'hospitalisation. Il précise que dans le cadre d'Uber Pop, une assurance complémentaire est proposée par Uber.

Le député (S) demande si Uber lancera un Uber des scooters.

M. Steve Salom répond qu'il est peu probable que cela se produise. En effet, en France, Uber Scooter n'a pas bien marché. Le temps d'attente était trop long entre chaque course.

Un député (UDC) demande si Uber souhaiterait obtenir une licence spécifique à son activité, comme les taxis ou les limousines.

M. Maxime Drouineau se dit favorable à cette proposition s'il ne s'agit pas de mettre une condition supplémentaire à l'accession au métier de chauffeur professionnel.

Le même député (UDC) demande si Uber contrôle les pourboires que reçoivent les chauffeurs.

M. Steve Salom précise que **le pourboire est inclus dans le prix de la course**. Certains clients donnent quand même un pourboire en espèce.

Le député (UDC) s'enquiert de l'ampleur de ces pourboires.

M. Steve Salom rapporte que les utilisateurs habituels ne donnent pas de pourboire mais certains chauffeurs ont reçu des pourboires importants. Ce sont cependant des cas isolés.

Un autre député (UDC) rappelle que lors de sa visite chez Uber, M. Salom avait dit qu'Uber Genève était pauvre. Or Uber sur le plan mondial est une société avec d'importants moyens financiers. Il demande si Uber Genève est une franchise d'Uber en suisse romande. En effet, il a été annoncé qu'Uber Genève était déficitaire.

M. Steve Salom répond qu'Uber Genève est toujours déficitaire.

Le même député (UDC) demande la raison de cette situation.

M. Steve Salom souligne que ce n'est pas parce que la société Uber a d'importants moyens financiers que son activité produit du bénéfice.

M. Maxime Drouineau précise que la société mère est basée aux Pays-Bas, et qu'Uber Suisse en est une filiale. Il estime que les montants auxquels il est fait référence, sont des levées de fonds d'investisseurs privés dans le but de financer certaines activités. Ces dernières sont déficitaires en Suisse parce que la marge de bénéfice n'est pas suffisante. La vision est cependant qu'un jour ces activités soient profitables.

Le député (UDC) demande encore si une date limite a été fixée pour que la filiale ne soit plus déficitaire.

M. Steve Salom dit que c'est une préoccupation parce que beaucoup d'investissements ont été consentis.

Un député (MCG) demande si Uber Genève est une filiale d'Uber B.V.

M. Steve Salom souligne qu'Uber Suisse est effectivement une filiale d'Uber B.V. Uber Suisse est enregistrée à Zürich.

Le même député (MCG) demande si pour ses activités à Genève, Uber a une adresse professionnelle à Genève, enregistrée au registre du commerce.

M. Steve Salom répond qu'il y a bien une adresse professionnelle Uber à Genève mais que selon ses informations, il n'y a pas d'obligation d'enregistrement au service du commerce à Genève.

Le député (MCG) demande ce qu'il se passe si un chauffeur répond à l'annonce discutée auparavant.

M. Steve Salom explique qu'une vérification des permis de travail sera effectuée, de même que le casier judiciaire et le permis B121.

Le député (MCG) souhaite savoir quelles seraient les conséquences si le chauffeur mentionné auparavant n'avait pas de permis B121.

M. Steve Salom indique qu'il sera alors question qu'il contacte une auto-école pour qu'il passe le permis.

Le député (MCG) s'enquiert des conditions concernant le véhicule.

M. Steve Salom explique que le chauffeur devra acquérir un véhicule, une autorisation d'exploiter, dans le canton de Vaud une autorisation sera délivrée par la commune d'origine pour exercer le métier de chauffeur professionnel. De plus, le véhicule devra être équipé qu'un tachygraphe, être immatriculé depuis moins de 10 ans en transports professionnel de personnes.

Le député (MCG) demande si Uber fait le lien entre des entreprises de leasing dans le canton de Vaud qui met à disposition des véhicules et les chauffeurs.

M. Steve Salom dit qu'il n'y a pas de société de leasing de ce type dans le canton de Vaud à sa connaissance. Cependant, si des compagnies partenaires, par exemple de limousines, cherchent des chauffeurs, Uber les mettra en relation. A priori, maintenant, ce n'est pas le cas, cela a déjà été fait.

Le député (MCG) conclut qu'il y a bien une société qui fournit des véhicules.

M. Steve Salom précise qu'il ne s'agit pas de leasing.

Le commissaire (MCG) reprend en disant qu'il y a bien une société qui propose des véhicules aux chauffeurs qui pourraient être intéressés à travailler avec Uber, Il résume les informations qui ont été discutées en mentionnant, qu'une personne souhaitant travailler avec Uber, sera premièrement dirigée vers une auto-école si elle n'a pas le permis. Ensuite, Uber la mettra en relation avec une société qui pourra lui fournir un véhicule. Cette personne devra également télécharger l'application Uber et signer le contrat avec Uber B.V au travers de la filiale Uber Suisse. Il demande si le service juridique Uber n'a pas signalé à l'entreprise qu'elle pourrait avoir le statut d'employeur.

M. Maxime Drouineau souligne qu'Uber est une option parmi d'autres. De plus, le degré de subordination des chauffeurs est très faible et aucune clause d'exclusivité n'est imposée. Les chauffeurs organisent leur activité comme ils le souhaitent. La plupart veut d'ailleurs rester indépendante.

Le député (MCG) explique que le degré de subordination n'est pas un élément pertinent dans le paiement des charges sociales, notamment l'AVS, dans la loi suisse.

Un député (EàG) donne l'exemple d'un passager ayant eu un accident lors d'un déplacement avec un chauffeur Uber qui n'aurait pas d'assurance professionnel. Il demande si dans ce cas, Uber se substitue au chauffeur.

M. Salom estime que dans ce cas, quelque chose devrait être fait par Uber mais ne souhaite pas prendre position. Il souligne que pour Uber pop, des assurances supplémentaires sont contractées.

Un autre député (MCG) demande combien de personnes sont actuellement employées dans les bureaux Uber à Genève.

M. Steve Salom précise qu'il y a 5 personnes qui travaillent à plein temps, bientôt 6, et 2 à mi-temps.

Le même député (MCG) demande combien de chauffeurs de taxis ont décidé d'utiliser Uber à plein temps.

M. Salom dit ne pas avoir de chiffre précis, mais estime que leur nombre est faible. En effet, la situation actuelle est difficile, notamment avec les violences multiples auxquelles doivent faire face les chauffeurs. Ils n'ont plus la force de continuer.

Le député (MCG) rapporte qu'au mois de septembre, M. Salom avait déclaré qu'Uber utilisait plusieurs centaines de chauffeurs pour effectuer plusieurs milliers de courses par jour Genève. Il demande s'il y a eu une diminution des chauffeurs Uber dans ce laps de temps.

M. Steve Salom explique qu'il y a plus de chauffeurs qui pourraient utiliser la plateforme. Le nombre de chauffeurs actifs ces derniers mois est d'environ 250. En prenant en compte les 6 derniers mois, ce nombre pourrait effectivement augmenter.

Un député (S) demande si Uber souhaite se développer hors du domaine du transport de personnes.

M. Steve Salom explique que l'entreprise se concentre, pour l'instant, sur le domaine des transports et relate qu'à Paris Uber a lancé UberEats qui propose la livraison de repas avec des partenariats locaux. Il n'y a pas de projet du même type prévu dans l'immédiat à Genève. L'entreprise se concentre là où la valeur peut être ajoutée.

Mme Amy Ma Faure demande s'il est possible d'obtenir d'Uber une copie d'un contrat de partenariat entre Uber et ses chauffeurs.

M. Salom acquiesce.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaite faire un point de situation à la Commission, quant à la grève des taxis. Le CTG, qui a été auditionné par la Commission, a décidé de lancer un mouvement de grève hier. Des discussions ont eu lieu avec le comité pour éviter de bloquer l'aéroport de Genève étant

donné la situation sécuritaire difficile. Il faut effectivement éviter les attroupements à l'intérieur de l'aéroport. La situation a été très tendue toute la journée, notamment avec des jets d'œufs et de farine et des empoignades. Le DSE avait diligenté des inspecteurs du service du commerce pour constater le refus de courses. En effet, les chauffeurs de taxis ne peuvent refuser des courses. Il s'est avéré que le CTG faisait circuler des photos des inspecteurs avec leur famille sur les réseaux sociaux, pour permettre aux chauffeurs de les repérer. Le département va s'informer des mesures qui peuvent être prises contre les personnes qui ont permis ceci.

Le Président rapporte avoir reçu un coup de fil du CTG qui a souhaité préciser que la grève n'avait rien à voir avec les PL 11709 et 11710. Un communiqué de presse sera transmis par le collectif.

Un député (MCG) aimerait avoir une réponse du DSE sur le fait qu'une société ayant une adresse professionnelle et employant des personnes dans le canton de Genève, ne paie pas de taxe professionnelle. Il souhaiterait avoir, en particulier, une réponse du SCOM et de la ville de Genève puisque les bureaux d'Uber sont situés à Champel. Il précise vouloir être tenu au courant des sanctions qui seraient éventuellement prises.

XIII. Audition (par Skype) de M. Matthew Daus, ancien Commissionner des taxis de la ville de New York, avocat chez Windels Marx Lane & Mittendorf, professeur City University of New York

M. Daus explique avoir été ministre des taxis de New York durant 10 ans, après avoir occupé le poste de conseiller général et d'avocat de la Commission des taxis et limousines de New York.

M. Daus souligne qu'il a travaillé pour les associations de taxis et dans le domaine de la législation liée aux taxis pendant 14 ans. De plus, il a travaillé pour les maires de New York, MM. Giuliani et Bloomberg, et entretient de bonnes relations avec le nouveau maire en place M. De Blasio. M. Daus rapporte qu'il a travaillé pendant près de 20 ans pour le gouvernement de New York. Depuis lors, il est impliqué dans 3 activités différentes. La première est celle de professeur émérite à l'université de New York, qui est un des centres de recherche du département fédérale des transports. Il n'y en a que 10 aux États-Unis. Le centre s'occupe de toute la recherche concernant le transport pour les états de New York et du New Jersey. Une des subdivisions du département des transports se spécialise dans la recherche, l'innovation et la technologie.

M. Daus explique que son activité implique jour et nuit les thématiques du transport, que ce soit les applications et les smartphones ou encore les taxis et

les limousines. Il annonce être également un avocat spécialisé dans les questions liées au transport, apte à représenter les agences gouvernementales autour du monde. Dans ce cadre, M. Daus propose ses services de consultant concernant l'établissement de politiques et de lois. Le nom du cabinet dans lequel il travaille et est associé est Windels Marx Lane & Mittendorf. M. Daus indique être, dans ce cadre, président du groupe de pratique du droit des transports. Ce groupe est composé de 130 avocats, de douzaines d'économistes et d'assistants juridiques.

M. Daus souligne que cette présentation abordera principalement les problématiques rencontrées aux Etats-Unis puisque tout y a commencé. La dernière activité dans laquelle M. Daus est impliqué, et ceci depuis 6 ans, est celle de Président bénévole de l'Association Internationale des Régulateurs de Transport, qui est une organisation à but non lucratif. Dans ce cadre, les informations sont partagées sur tous les continents, notamment en Amérique du Nord et, en grande partie, en Europe. Ce groupe est donc composé de législateurs gouvernementaux.

M. Daus souhaite à présent aborder la problématique Uber et rapporte y avoir été impliqué dès le début. Il avait reçu une proposition de travail de l'entreprise Uber, après avoir quitté ses fonctions au sein du gouvernement new-yorkais, mais explique avoir refusé cette offre car il ne pensait pas que la société allait avoir du succès. Ainsi, M. DAUS reconnaît avoir eu tort et avoir sous-estimé l'ampleur des changements à venir dans le monde entier.

M. Daus explique ensuite la genèse de l'entreprise Uber. Il remarque que toutes les conditions étaient réunies pour la création d'un nouveau mouvement. En effet, il y avait de vrais problèmes avec les taxis à San Francisco. Ils étaient trop peu nombreux et les compagnies de taxis ne travaillaient pas ensemble. Seulement dans l'industrie des limousines, il y avait un partage des affaires notamment au niveau des secteurs. Les véhicules étaient vieux et les chauffeurs ne proposaient pas de paiement par carte.

M. Daus souligne que la puissance de la génération du millenium a été sous-estimée dans cette affaire. En effet, beaucoup de jeunes ayant des formations dans le domaine des technologies ont commencé à travailler dans la Silicon Valley, près de San Francisco. Ces personnes sont libérales, libertaires, ce qui se traduit aux États-Unis par le souhait d'une intervention très réduite du gouvernement dans le monde économique. Les changements technologiques au niveau des « smartphones » et des ordinateurs étaient très rapides. Ainsi, l'accent était mis sur le développement de ces technologies en laissant le gouvernement se débrouiller avec ces nouveaux outils. Cette philosophie a participé à **la création de conditions parfaites pour Uber**. En effet, les personnes travaillant dans la Silicon Valley n'aimaient pas les taxis

et étaient prêtes à dépenser plus d'argent pour pouvoir se déplacer. De plus, Uber proposait des limousines et était disponible sur les « smartphones ». Uber a ainsi eu beaucoup de succès à San Francisco. L'autre raison du succès d'Uber est que les activités des taxis sont contrôlées par la ville tandis que celles des limousines le sont par l'État. Il est donc plus facile d'avoir une licence pour être chauffeur de limousine. Uber utilisait à ses débuts un service hybride, composé de chauffeurs de limousine avec un taximètre sur le « smartphone ».

M. Daus passe en revue les entreprises qui ont été actives dans ce domaine. Il s'agit des entreprises « Caboulus » ou « Taxi Magic ». Celle-ci a fait faillite d'ailleurs. À ses débuts, Uber s'appelait Ubercab.

M. Daus explique comment fonctionne le système Uber. Il s'agit d'indiquer votre destination à l'application, puis l'utilisateur paye sa course automatiquement avec sa carte de crédit. Pendant son attente, le client peut suivre le déplacement du chauffeur qui a accepté sa commande. M. Daus estime qu'il s'agit là d'une excellente idée. De plus, l'application permet de noter les passagers et les chauffeurs. À présent, il y a de nombreuses applications différentes et beaucoup de monde en possède une.

M. Daus fait ensuite référence à quelques documentations utiles à lire après la séance de discussion. Il s'agit notamment du rapport publié en 2012 par le Groupe de pratique du droit des transports de Windels Marx. Cette publication traite de la législation dans le domaine des « smartphones ». En effet, les lois devaient être modifiées pour prendre en compte les nouvelles technologies et la commission « application smartphones » de l'Association Internationale des Régulateurs de Transport voulait trouver une solution. Ce rapport identifie les problématiques existantes.

M. Daus aborde ensuite la question des modèles d'affaires d'Uber et des problématiques qu'ils soulèvent. M. Daus rapporte à la Commission qu'Uber utilisait des limousines avec licence et des véhicules sans licence. Si un client demande une course par le biais de l'application et qu'il devra attendre entre 1 et 10 minutes, il s'agit de savoir si cela correspond à le héler. Or, la plupart des législations avaient défini les taxis comme services sur demande. Un taxi pouvait être hélé dans la rue ou commandé par téléphone. Les berlines ou les limousines ne pouvaient travailler que sur demande. La grande problématique, pour Uber, est de savoir à quelle catégorie il appartient.

M. Daus explique que la notation des passagers est problématique. En effet, un client peut avoir une mauvaise notation s'il annule la course. Ainsi, lors de la commande, un chauffeur peut choisir de ne pas faire une course en raison de cette notation. De plus, jusqu'à récemment **la fourchette de prix pour une course n'était pas indiquée**. M. Daus indique qu'il a aussi eu des problèmes

lorsque le client sortait d'un véhicule Uber. En effet, il a été constaté qu'un chauffeur Uber continuait à faire payer ses clients alors que la destination finale avait déjà été atteinte. En outre, certains chauffeurs ne peuvent pas accepter de pourboire. Aux États-Unis, cette possibilité est offerte aux clients des taxis alors qu'Uber prélève des frais de services.

M. Daus souligne que la spécificité d'Uber réside également dans sa tarification, qui est fonction de la demande. Dans ce cas, si une personne souhaite effectuer un trajet alors que la demande est forte, **le prix de sa course pourra être doublé ou triplé**. Si cette même personne est très pressée et souhaite se déplacer durant les heures de forte utilisation d'Uber, un chauffeur pourrait malgré tout ne pas souhaiter travailler. Dans la plupart des juridictions, ces prix ont été considérés comme illégaux, d'autant plus que les taxis ont des prix fixés.

M. Daus indique que le problème posé par Uber réside également dans ses applications. Celles-ci utilisent des taximètres. Le prix d'une course se base ainsi sur le temps et la distance, en recueillant des données de GPS qui ne sont pas parfaitement précis. Dans ce cadre, il peut y avoir un prix de course trop élevé ou trop bas, ce qui n'est d'ailleurs pas forcément dans l'intérêt du chauffeur.

M. Daus explique, à propos du modèle d'affaires Uber, qu'il se dispense de l'aide du gouvernement. Ils protègent eux-mêmes les clients et les chauffeurs. De plus, la valeur de la société Uber est évaluée à **62 milliards de dollars**. Leur modèle d'affaires est un mélange de taxis et de limousines qui se base sur un nouveau système de diffusion de courses. Cependant, le vrai changement a eu lieu dans la politique et la stratégie média. Tout d'abord, c'était une autre compagnie, « Lyft », qui était apparue sur le marché. Celle-ci avait généré 100 millions de dollars en utilisant des voitures sans licence. Les chauffeurs étaient donc non professionnels et utilisaient leur propre voiture. Cette pratique a provoqué de nombreux problèmes, notamment la création d'UberX (appelé **UberPop** en Europe) qui est **une version d'Uber où les chauffeurs ne possèdent pas de licence**. UberX ne se soumettait donc ni aux standards des limousines, ni à ceux des taxis.

M. Daus indique que la réponse des gouvernements a été la mise en place d'une commission qui a développé des modèles de régulations. Entre 2012 et 2013, la Commission a procédé à des auditions publiques, puis a proposé plusieurs modèles. Les rapports de la Commission constituent de bonnes suggestions pour arrêter Uber. L'élément important était de trouver un responsable si un accident devait arriver. En effet, en tant que compagnie technologique, Uber se dédouanait de toute responsabilité. Maintenant, Uber doit acquiescer des licences ou avoir des contrats avec des taxis ou des limousines

ayant des licences. Des moyens pour mettre à jour les législations, sont articulés dans les rapports de la Commission.

M. Daus raconte que ces actions ont eu un effet de dominos. En effet, Uber devait obtenir une licence et obéir aux règles. L'entreprise a résisté et a reçu des lettres demandant la cessation de ses activités. Contre toute attente, la société a acquis une certaine **visibilité et popularité par ses violations de la loi**, ce qui est favorisé par la culture de la jeune génération. La presse donnait des informations sur ces nouvelles enfreintes à la loi causées par l'entreprise Uber, ce qui a encore augmenté sa popularité.

M. Daus souligne qu'il y a différents modèles. Les modèles londoniens et new yorkais exigent qu'Uber ait une licence. Cependant, il a pu être constaté qu'Uber, même doté d'une licence, a pu prendre le marché new yorkais. Dans cette ville, Uber n'a pas souhaité implanter UberPop. Tous leurs chauffeurs ont une licence et voient leur antécédent criminel contrôlé. Les véhicules Uber sont assurés comme les taxis et les limousines, et pourtant la flotte Uber est presque trois fois plus grande que celle des taxis. En effet, Il y a 13'000 taxis à New York et environ 30'000 véhicules Uber.

M. Daus explique que l'entreprise Uber, en s'implantant en Europe ou ailleurs, ne procède pas de cette façon. De plus, une société valant plusieurs millions ne paie pas les mêmes taxes que les taxis et les limousines.

M. Daus rapporte que l'entreprise Uber était appréciée par les médias dans les premières années. Les médias ne l'aiment cependant plus forcément autant à présent. Il y a eu une tragédie à San Francisco où une fillette de 6 ans a été tuée. Cet accident a généré une révolte publique contre Uber car le véhicule impliqué dans l'accident était conduit par un chauffeur déjà condamné précédemment pour conduite imprudente.

M. Daus souligne que les mauvaises prestations des taxis ont provoqué la création d'applications « smartphone » à San Francisco, puis les législateurs ont essayé d'arrêter Uber par des demandes de cessation d'activités et en proposant un modèle de régulation alternatif. Or ces compagnies technologiques sont arrivées avec leur propre modèle de régulation. Ces modèles sont des entreprises des réseaux de transport (ou « TNC »). Durant les deux premières années, ces compagnies proclamaient être uniquement des compagnies de technologie. Après quelques années, elles ont tout de même accepté d'être considérées comme compagnies de transport.

M. Daus aborde ensuite **la puissance de lobbying de l'entreprise Uber**. L'entreprise a fait des dons incroyables aux politiciens, employé une armée de juristes et de lobbyistes. Uber a dépensé plus de 200 millions de dollars pour modifier les lois en leur faveur. Ainsi, Uber a maintenant un type de licence

spécifique alors que son activité est la même que celle des taxis et limousines. Dans ce cadre, l'entreprise souhaitait que les restrictions concernant les taxis et les limousines soient par contre maintenues. Ainsi, Uber peut avoir sur les routes plus de voitures, plus rapidement. M. Daus explique que les lois permettent à Uber de procéder soi-même à la vérification des antécédents des chauffeurs alors que les gouvernements sont toujours responsables des vérifications concernant les chauffeurs de taxis et de limousines.

M. Daus souligne que le succès d'Uber est lié aux réseaux et à leur application très facile à utiliser. Il n'est pas possible d'avoir un modèle d'affaires viable sans avoir un nombre important de chauffeurs disponibles en tout temps. Le problème était que les compagnies de taxis et de limousines employaient des chauffeurs avec licence, mais manquaient d'organisation et de fonds pour présenter un front unifié. Ces compagnies sont connues pour être paranoïaques, le développement d'une application unique était donc problématique. Uber doit son succès aux chauffeurs sans licence qu'elle a employés. La loi soutenue par Uber donne à cette entreprise un meilleur contrôle du processus, en augmentant rapidement le nombre de chauffeurs sur la route. De plus, la licence lui a donné une protection politique et a permis une légalisation de leurs activités. D'ailleurs, certains standards ont été édictés par la compagnie dans la foulée. Cependant, la grande question est la mise en place de règles du jeu équitables. **Jusqu'à présent, la stratégie Uber était que la meilleure défense est l'attaque.** De plus, l'entreprise a les moyens de modifier les lois à son avantage pour être compétitive dans les prochaines années également.

M. Daus explique qu'il y a trois types de modèles. Le premier est celui de la ville de New-York, où Uber est obligé d'avoir une licence. Le deuxième est celui des TNC, qu'Uber utilise tout autour du monde et qui prévoit un traitement différent pour les compagnies technologiques telles qu'Uber que pour les autres compagnies de transport. Le troisième modèle est basé sur le fait que quelques Etats américains ont modifié leur loi, comme dans le Maryland et au Texas, pour que les contrôles des antécédents judiciaires des chauffeurs Uber soient plus sévères que ceux faits dans d'autres Etats.

M. Daus rapporte que l'entreprise donne beaucoup de travail aux avocats avec des procès pour raison de discrimination contre des personnes en situation de handicap, de concurrence déloyale en raison des deux modèles discutés et de non-respect des lois environnementales et du travail. Il y a eu aussi des procès concernant des personnes blessées ou tuées par des chauffeurs Uber. En termes de modèle d'affaires, le point le plus critique est celui qui concerne les **violations de la loi sur le travail**. Les chauffeurs Uber ne sont en effet pas traités comme des employés.

M. Daus énumère les cinq problématiques rencontrées avec Uber dans le monde. Il s'agit premièrement des assurances. Il faut déterminer si les chauffeurs sont des employés ou des indépendants. Ensuite, la question du contrôle des antécédents judiciaires, de la discrimination des handicapés et de la sécurité des données se pose. M. Daus explique qu'il y a un rapport qui liste tous les procès impliquant Uber aux États-Unis.

M. Daus aborde la problématique des **assurances**. Plusieurs Etats ont averti les utilisateurs des risques à utiliser Uber. En effet, les assurances ne couvrent ni le passager, ni le chauffeur. Suite à cela, Uber a mis au point un meilleur modèle d'assurance. M. Daus explique que les taxis et les limousines ont un niveau d'assurance plus élevé que les chauffeurs Uber. Un chauffeur Uber aura donc moins de frais d'assurances, ce qui est à son avantage. Ces assurances sont actuellement à l'étude pour savoir si elles sont adéquates. Selon M. Daus, ce type d'assurance va être généralisé. La question est notamment de savoir quand doit commencer et finir l'assurance lors de la prise en charge de clients. Beaucoup de chauffeurs souhaiteraient avoir l'assurance Uber, cependant, dans beaucoup d'Etats, celle-ci est interdite.

M. Daus explique qu'aux Etats-Unis, les indépendants ne peuvent pas avoir de syndicat. Après la libéralisation du marché des camions, les compagnies ont considéré leurs chauffeurs comme indépendants, comme les taxis, afin d'améliorer leur marge de bénéfice. Une entreprise qui contrôle ses chauffeurs va mener un tribunal à considérer une relation employeur- employé. Dans ce cas, les chauffeurs peuvent se syndicaliser, porter plainte et récupérer de l'argent supplémentaire pour salaires non payés. Les procès sur la question portent sur plusieurs centaines de millions de dollars.

M. Daus souligne que le problème est que l'application Uber contrôle plus son chauffeur qu'une compagnie de taxis ou de limousines traditionnelles ne le fait. Ceci parce que l'application interdit au chauffeur de recevoir des pourboires, tout en permettant d'exclure les chauffeurs mal notés grâce aux systèmes de notations. Concernant les contrôles des antécédents judiciaires, personne ne doute que les tests biométriques soient meilleurs qu'une recherche internet. Les empreintes digitales sont donc plus précises.

M. Daus cite ensuite les problèmes que les clients ont rencontrés avec les chauffeurs Uber. Il y a eu des **agressions** et un chauffeur Uber a été condamné à perpétuité. À ce propos, M. Daus a publié un rapport qui aborde la question de la vérification des passés criminels des chauffeurs. Ce rapport prouve que les vérifications effectuées par Uber ne sont pas meilleures que la vérification des empreintes digitales. M. Daus rapporte qu'en Californie, les procureurs poursuivent Uber pour **publicité mensongère** quant à l'efficacité de leur contrôle.

M. Daus explique que la question de sécurité privée a été critiquée dans le changement d'opinion des médias. En effet, certains trajets de politiciens étaient suivis via l'application Uber. Cette pratique était appelée « la vision divine ». Il y a également le fait que des **hackeurs** ont infiltré le système pour voler des données bancaires.

M. Daus indique qu'Uber a refusé catégoriquement le transport de personnes en situation de handicap. Selon la compagnie, il s'agit de la responsabilité des taxis. Uber est donc plutôt intéressée à avoir un maximum de chauffeurs sur les routes, sans dépenses supplémentaires. Des procès contre Uber sont en cours pour **discrimination des personnes en situation de handicap**.

M. Daus annonce qu'il va à présent aborder les thématiques qui lui ont été adressées en vue de cette audition.

M. Daus souligne qu'aux États-Unis, il y a une distorsion de la démocratie. En effet, Uber fait du lobbying pour que des lois adaptées uniquement à eux soient promulguées. Il y a beaucoup d'exemples où les technologies ont été perturbées. Afin de pouvoir s'accaparer une grande part du marché, Uber met sur les routes des chauffeurs sans licence alors que les taxis, eux, ne sont pas toujours ni disponibles ni propres. Quand le gouvernement cherche à mettre un terme à leur activité, Uber menace de partir. Ils font du lobbying auprès de la population, envoient des milliers de lettres et passent des coups de téléphone pour mettre le gouvernement sous pression. Uber fait aussi du lobbying auprès des politiciens avec, notamment, des dons importants. Pour finir, **l'entreprise obtient ce qu'elle veut parce qu'elle en a les moyens**. M. Daus estime que la multitude de procès intentés à Uber va modifier cette situation. Le Canada et l'Europe prennent des mesures. Au départ, les politiciens américains les ont considérés avec bienveillance car la compagnie était américaine. Il y a moins de morale au niveau des questions fiscales aux États-Unis que dans d'autres pays. Dans les prochaines années, il y aura un nombre important de procès qui mettront en cause Uber, ce qui va résulter en une réduction des restrictions imposées aux taxis et limousines avec en parallèle une augmentation des contraintes imposées à Uber. La cour fédérale de l'Illinois considère d'ailleurs que les législations concernant les TNC sont anticonstitutionnelles et violent la disposition concernant l'égalité précisée dans la constitution américaine.

M. Daus souhaite à présent répondre aux questions qui lui ont été adressées. La première question est la suivante : « Pourquoi Uber n'est pas comme les autres applications ? »

M. Daus explique que les autres applications utilisent des taxis et limousines qui ont des licences. Uber X et Uber Pop utilisent des véhicules

sans licence. Il y a, d'une part, une compagnie qui organise des gens qui travaillent de façon indépendante, alors que les autres compagnies de taxis ou de limousines doivent coopérer entre elles, ce qui s'avère difficile. De plus, les autres applications n'utilisent pas de tarification dynamique, et toutes ne permettent pas de noter les chauffeurs. L'application Uber est la seule qui ne permet pas à ses chauffeurs de recevoir un pourboire, mais qui autorise la notation des passagers par les chauffeurs.

M. Daus reprend la liste des questions. La deuxième question est : « Quel est l'impact de l'arrivée d'Uber sur le marché dans une ville donnée ? »

M. Daus constate que la plupart des villes ont un **numerus clausus concernant le nombre de taxis**. Or les limousines ne sont pas soumises à ce numerus clausus. Quand Uber souhaite s'implanter, elle ne souhaite pas voir son activité soumise à des restrictions. Des villes comme Genève, Amsterdam, Fribourg-en-Brigau veulent avoir des zones sans voiture et des voies réservées aux vélos. L'Europe a réussi à diminuer l'utilisation de la voiture en comparaison à d'autres régions du monde. M. Daus rapporte qu'un des cours qu'il donne porte sur le transport durable. Durant les 20 dernières années, les planificateurs et les ministres des transports ont voulu réduire l'impact des véhicules. La question importante dans ce cadre est de savoir quels sont les impacts des véhicules Uber sur l'environnement et le trafic. En effet, le système de tarification dynamique d'Uber encourage les chauffeurs à être actifs pendant les heures de pointe puisque le prix de la course est alors plus élevé. Tout le travail effectué durant ces dernières dizaines d'années pour réduire les problèmes de trafic et protéger l'environnement sont ainsi annulés par Uber. Le maire de la ville de New York a essayé de limiter le nombre de véhicules Uber pour protéger l'environnement, mais la compagnie Uber a dépensé 3 millions pour faire une campagne contre cette proposition. Le maire a finalement retiré cette proposition.

M. Daus explique que l'autre problème est la défaillance du marché. En effet, pendant la Grande dépression, un système de médaillons avait été instauré pour les taxis. Or il y avait trop de chauffeurs et de véhicules, ce qui a mené à l'instauration d'un numerus clausus. La question se pose donc de savoir ce qu'il adviendrait des chauffeurs si le climat économique changeait. Ces chauffeurs ne pourraient en effet plus gagner leur vie.

M. Daus passe à la troisième question qui lui a été posée : « Quelles sont les conséquences pour un chauffeur commençant à travailler chez Uber ? »

M. Daus estime que mettre des chauffeurs novices sur les routes ne va pas les rendre meilleurs sur le long terme.

M. Daus poursuit avec la quatrième, puis la cinquième question : « Le but d'Uber est-il d'avoir un monopole (avec donc un prix imposé aux clients et chauffeurs) », « Est-ce qu'Uber est un exemple d'une économie de partage ? »

M. Daus estime qu'Uber représente presque un monopole. La concurrence est en effet difficile avec autant d'argent investi par Uber. L'entreprise fait du « dumping » sur certaines courses, car **son immense capital lui permet en quelque sorte de subventionner les chauffeurs et de facturer moins que le prix de revient**. M. Daus souligne que l'économie de partage est une création unique. Les individus veulent partager leurs ressources, leur véhicule, leur appartement, comme avec Airbnb. À ses débuts, Uber disait qu'il partageait les courses, mais ce n'était en réalité cela. L'agence Associated Press avait d'ailleurs interdit le terme « partage de courses (ridesharing) ». Cela se fait toutefois maintenant avec UberPool, tout comme avec Lyft, et M. Daus pense que c'est une bonne chose, mais qui aurait dû se faire avant. Cette solution de partage devrait être considérée par le Grand Conseil car avoir 3 à 4 personnes dans un même taxi a un impact plus réduit sur l'environnement.

M. Daus aborde ensuite la question concernant l'aéroport : « Est-il souhaitable qu'Uber soit présent près des plateformes de taxis à l'aéroport ? »

M. Daus explique que beaucoup d'aéroports ont des contrats avec des compagnies de limousines ou taxis. Dans ce contexte, l'arrivée d'Uber est problématique. En tant que législateur, il faut également être attentif aux arrivées des aéroports. En effet, ces zones sont très vulnérables à une attaque terroriste. Il s'agit donc de faire des **vérifications complètes des antécédents des chauffeurs**. À défaut, ceux-ci pourraient présenter des dangers supplémentaires à l'aéroport. M. Daus estime que les représentants de la loi aux aéroports ne font pas assez attention à ce point précis.

M. Daus indique qu'il répond maintenant à la dernière question s'agissant de la fraude fiscale : « Comment s'assurer qu'Uber s'acquitte des taxes locales ? »

M. Daus indique qu'Uber a beaucoup de partenariats privés et holdings à travers le monde. L'entreprise a transformé une trentaine de filiales étrangères en sociétés et possède des holdings européens et caribéennes qui fonctionnent comme boîtes-à-lettres par lesquelles l'argent transite. M. Daus croit savoir que pour une course donnée à un endroit donné, seul un dollar environ reste sur place, **le reste transitant par Amsterdam pour finir dans un paradis fiscal**. Ainsi, seule une partie des revenus reste à Amsterdam. M. Daus souligne que la pratique n'est pas illégale, mais il s'agit simplement de la responsabilité morale et sociale qu'une société valant 62 milliards doit assumer. De plus, les activités d'Uber sont subventionnées par l'Etat, qui

entretient les routes. Uber doit payer ce que paient les limousines et les taxis. Du point de vue politique, la question peut se poser de savoir s'il faut que l'entreprise paie plus ou moins que les autres.

M. Daus conclut sa présentation en s'excusant de son débit de parole élevé et se met à disposition de la Commission pour des informations supplémentaires.

Le Président remercie M. Daus pour sa présentation et donne la parole aux députés.

Un député (MCG) annonce avoir deux questions. La première concerne la responsabilité d'Uber en tant qu'employeur. En effet, Uber Californie est défini comme employeur. De ce fait, l'entreprise Uber devra assurer les plans de retraite et payer les charges sociales de ses employés. Ce député (MCG) aimerait connaître la situation précise quant à cette problématique.

M. Daus répond que le département du travail californien avait rendu une décision stipulant que les chauffeurs Uber étaient employés. Cependant, M. Daus estime qu'il faut attendre et voir. La Californie favorise en général les employeurs. Les lois californiennes estiment qu'un individu est salarié à moins qu'il n'y ait de preuve contraire. Ce problème se rencontre dans tous les États-Unis. Uber court un risque énorme, car les heures supplémentaires non payées représenteraient des millions.

Ce même député (MCG) répète qu'il souhaite avoir des éléments précis sur la situation actuelle.

M. Daus explique qu'il y a deux procès en suspens contre Uber. Le département californien du travail a rendu une décision qui considérait qu'Uber était bien un employeur. Mais Uber n'abandonne pas et a fait appel contre la décision du département.

Le député (MCG) aimerait savoir si, une fois cette décision de justice rendue, Uber aurait le statut d'employeur pour tous les chauffeurs Uber aux États-Unis et ferait donc faillite.

M. Daus estime que cela pourrait se produire, mais que le processus prendrait plusieurs années. L'entreprise va se battre jusqu'à avoir l'assurance de perdre, certes peut-être tout de même pas jusqu'à la cour suprême ; ensuite, une campagne de lobbying sera lancée pour modifier les lois de façon à s'exempter des restrictions. Cette question est soulevée par la campagne politique actuellement. Les syndicats sont inquiets quant au travail à temps partiel dans l'économie du partage. Les candidats républicains soutiennent Uber et le travail à temps partiel est soutenu par les indépendants. Les candidats démocrates, notamment Hillary Clinton et Bernie Sanders, sont inquiets de la situation. Il est possible d'avoir un modèle, dans la prochaine

décennie, qui se situe entre celui d'un employé à temps partiel et celui d'un employé normal. Uber a rendu cette question importante au niveau fédéral. Si les procès ne tournent pas en sa faveur, Uber essaiera de faire voter une loi qui sera en sa faveur. C'est ce qui va être fait dans tous les Etats.

Un député (S) explique avoir trois questions. La première concerne les flux financiers et la fiscalité. Ce député (S) aimerait savoir où va l'argent des courses Uber.

M. Daus répond, qu'à sa connaissance, l'argent va du passager à Uber. Il souligne ne pas être sûr de savoir où exactement va l'argent. Cependant, à Londres, une partie du revenu des courses passe par Amsterdam puis dans les holdings étrangères. M. Daus explique ne pas avoir d'informations supplémentaires à part ça.

Ce même député (S) rapporte qu'avant Uber, les taxis à New York étaient très disponibles et peu chers. Ce député (S) aimerait savoir si le prix des courses est régulé et si un salaire est garanti aux chauffeurs.

M. Daus explique que les chauffeurs n'ont pas techniquement de salaire, mais le gouvernement régule le montant maximal du leasing entre le chauffeur et le propriétaire de la voiture. Les lois concernant le salaire minimum ne s'appliquent pas aux employeurs indépendants. M. Daus indique que lorsqu'il était commissaire, des lois ont été votées pour assurer un salaire minimum aux chauffeurs. Dans ce cadre, des GPS ont été installés dans tous les taxis en 2004, ce qui permettait de déterminer le revenu engendré, après déduction des frais. Cette procédure a permis de fixer le prix maximum des médaillons pour qu'il soit à un niveau permettant au chauffeur d'en vivre. M. Daus souligne qu'il n'y avait pas de possibilité d'imposer un salaire minimum ou maximum.

M. Daus concède que les taxis à New York sont les meilleurs. Malheureusement, ce n'est pas partout le cas. New York est la seule ville où le secteur des taxis se base uniquement sur la possibilité de héler les chauffeurs. De ce fait, Uber ne peut pas s'y implanter car dans les rues bondées de Manhattan, il sera toujours plus rapide de héler un taxi. Ceci a pour conséquence que les limousines ont été plus affectées par l'arrivée d'Uber. L'entreprise n'occupe qu'une petite part du marché des taxis. Dans les heures de pointe, les clients utilisent Uber à la place de taxis illégaux, ce qui n'est pas plus mal.

Le député (S) aborde ensuite la question de l'accessibilité des taxis et des limousines pour les personnes en situation de handicap, en soulignant que tous les taxis londoniens sont équipés dans ce sens. De plus, les taxis devront également être équipés à Toronto d'ici à 2024 et 200 taxis new-yorkais sont accessibles à des personnes en situation de handicap. Le député (S) aimerait

savoir si ces effectifs permettent aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux prestations de transport dans les mêmes conditions que d'autres clients.

Le député (S) demande ensuite s'il y a d'autres systèmes aux États-Unis qui permettent de garantir, aux personnes en situation de handicap, l'accès aux taxis dans les mêmes conditions, notamment en termes de temps, que les personnes non handicapées.

M. Daus explique que l'approche aux États-Unis n'est pas la meilleure. Selon une décision judiciaire qui a été rendue, la moitié des taxis new-yorkais doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap. Le gouvernement a aussi mis en place un diffuseur de courses spécifique pour cela. La ville de Chicago a également des systèmes de ce type, mais le Canada fait mieux en la matière. Le problème reste qu'Uber refuse de fournir ce type de transport.

Un député (S) explique que la centrale de taxis à Genève interdit aux chauffeurs de travailler pour Uber. Il aimerait savoir si la situation est la même à New-York.

M. Daus répond qu'un chauffeur pourrait faire un procès en raison d'un manque de courses. La loi new-yorkaise stipule à présent qu'un chauffeur ne peut travailler que pour une compagnie à la fois. Cette réglementation n'existait pas avant, ainsi Uber employait des chauffeurs professionnels. À présent, Uber essaie de faire travailler des chauffeurs pour elle de façon exclusive en leur garantissant un certain revenu par mois. Uber fait beaucoup de publicité mentionnant ce fait. Les sociétés Lyft et Get Taxi font la même chose. Toutes les compagnies souhaitent à présent avoir des chauffeurs, mais étant donné qu'il n'y a pas assez de travail, certains chauffeurs retournent travailler en tant que taxis jaunes.

Le député (S) demande l'avis de M. Daus concernant l'optimisation fiscale pratiquée par les grandes entreprises du type Google, Airbnb ou McDonald's.

M. Daus explique que c'est un vrai problème aux États-Unis. Les entreprises veulent éviter de payer la taxe sur les ventes (sales tax). À New York, une partie de chaque course de taxis va subventionner le réseau de bus ou de métro. Il y a donc une grande controverse parce qu'Uber ne paie pas les mêmes taxes que les autres compagnies.

M. Daus dit être à disposition de la Commission pour toute information complémentaire.

Le Président remercie M. Daus et clôt l'audition.

XIV. Audition de l'Association genevoise des entreprises de transports sanitaires légers, représentée par M. Rolf Huber, président, M. Eric Egolf, membre du comité, M. Roland Maurer, membre du comité, et Mme Aude Arnold, membre du comité.

Le Président explique que la Commission a auditionné les représentants d'un large spectre de la profession et souligne que la spécialisation des auditionnés dans le transport de personnes en situation de handicap intéresse la Commission.

M. Rolf Huber explique que l'Association genevoise des entreprises de transports sanitaires légers (AGTSL) compte 10 membres, des sociétés privées, et qu'elle emploie une centaine de personnes. L'association a des concessions pour l'utilisation des voies de bus dans le but de transporter des personnes en situation de handicap ou des enfants de l'OMP. M. Rolf Huber rapporte que l'association a été créée en 2010 et que les véhicules des membres ont des plaques « 96 000 » et sont équipés de tachymètre.

M. Roland Maurer précise que leur clientèle se compose de personnes âgées vivant en EMS ou chez elles. L'activité des membres est donc différente de celle des taxis.

M. Roland Maurer souligne que l'activité des chauffeurs de véhicules sanitaires légers ne rentre pas dans les catégories prédéfinies par la loi. En effet, les chauffeurs ne parlent pas tous forcément anglais ; or, le SCOM considère les chauffeurs de véhicules sanitaires légers (VSL) comme des chauffeurs limousines. De ce fait, des membres de l'association ont reçu des mises en demeure pour exercice illégale de la profession car ils n'avaient pas la patente nécessaire aux limousines. Cette situation a mené à la création de l'association car il s'agissait pour les chauffeurs de VSL de parler d'une même voix. De plus, les projets de loi ne mentionnent pas les personnes en situation de handicap, si ce n'est pour indiquer qu'elles doivent pouvoir avoir accès aux prestations taxis, dans la mesure où elles peuvent être transférées dans le véhicule. Ce n'est pourtant pas le seul cas de figure que présenter une personne en situation de handicap.

M. Eric Egolf souligne avoir équipé son taxi pour le transport d'une personne en chaise roulante, sans qu'elle ne quitte son fauteuil. Celui-ci est ensuite sanglé au sol et la personne est attachée avec une ceinture ventrale.

Un député (S) rapporte que dans la loi actuelle, à sa connaissance, il existe une exception pour les sociétés que les auditionnés représentent. Il aimerait savoir si la suppression de cette exception dans les PL 11709 et 11710 est problématique pour les auditionnés.

M. Roland Maurer répond qu'il est effectivement difficile de situer les VSL dans ce cas.

Le député (S) précise que selon les projets de loi, les VSL sont considérés comme des limousines.

M. Roland Maurer explique qu'au niveau fédéral, un article de l'ordonnance 822 222 régle les véhicules soumis à l'OTR 2, donc les VTC. Il y est stipulé que le transport professionnel de personnes en situation de handicap n'est pas soumis à cette loi. Il y a des incohérences.

Le député (S) demande s'il est problématique d'assimiler les VSL à des VTC.

M. Roland Maurer répond que ces deux activités sont différentes. Les VSL se dédient exclusivement au transport de personnes en situation de handicap.

Un député (S) souligne que les VSL empruntent pourtant les voies de bus.

M. Roland Maurer indique que cette pratique est soumise à autorisation et que celle-ci a été obtenue.

Un député (S) signale la présence de M. Eric Egolf, chauffeur de taxis, alors même que l'association distingue le travail des VSL de celui de taxi.

M. Eric Egolf explique qu'un taxi travaille au compteur tandis que pour les autres chauffeurs VSL, il y a un tarif forfaitaire défini à l'avance.

Un député (S) demande combien de taxis genevois sont accessibles aux handicapés à Genève.

M. Eric Egolf précise **qu'il est le seul taxi à offrir cette prestation.**

Un député (S) s'enquiert du temps nécessaire au préalable de la commande d'un taxi pour le transport d'une personne handicapée et demande si un transport peut être disponible dans les 5 ou 10 minutes.

Ce député (S) désire connaître la façon dont le tarif d'une course se calcule, s'il y a une base commune par exemple.

M. Rolf Huber explique que les tarifs sont fixés par les entreprises et précise qu'une commande doit se faire 24h à l'avance ; dans le cas contraire, l'association essaie quand même de répondre à la demande du client.

Le Président remarque que les horaires de transports des VSL sont plutôt limités à la journée, entre 8h00 et 19h00. Il semble que les usagers peuvent difficilement obtenir un transport la nuit ou le weekend.

Mme Aude Arnold explique que, par le biais de l'association, des solutions sont trouvées dans ces cas précis. C'est aussi le but de l'association.

Le Président souhaite savoir dans quelle mesure le prix de la course est adapté, dans ces cas-là.

Mme Aude Arnold répond qu'il y a **une majoration**. M. Roland Maurer indique qu'il ne s'agit toutefois pas du double du prix d'une course normale. M. Rolf Huber souligne que les membres de l'association suivent les prescriptions de l'OSIRC. Ainsi, les tarifs peuvent évoluer de 10 à 20 francs. M. Eric Egolf mentionne qu'une tarification très élevée sur ce type de course correspondrait peut-être à la pratique de certains transporteurs, non membre de l'AGTSL.

Un député (MCG) souhaite connaître la différence de prix entre une course effectuée par un taxi normal et un VSL pour un trajet fictif effectué le soir. Il aimerait également connaître les prix pratiqués par les transporteurs qui ne suivent pas la charte de l'AGTSL, le nombre de courses par mois effectuées par les membres de l'association et le chiffre d'affaires généré.

M. Rolf Huber dit que le tarif varie de 39 à 45 francs pour une course selon le forfait ville.

Ce député (MCG) s'enquiert du tarif depuis Bernex par exemple.

M. Rolf Huber répond que dans ce cas, le tarif est de 45 francs.

Le même député (MCG) souhaite également connaître le tarif pour une course ayant comme départ la commune d'Avully.

M. Rolf Huber précise qu'environ 5 francs supplémentaires seront demandés. Il faut aussi considérer que le transport VSL n'est pas un taxi, donc si la prise en charge dure 45 minutes ou moins, le même montant sera facturé. Il n'y a pas de surfacturation.

M. Eric Egolf souligne que, s'il passe 48 minutes dans un hôpital pour accompagner une personne par exemple, le compteur tourne. Une fois de retour, le compteur est arrêté. Parfois, cette façon de faire revient moins chère au client.

Le député (MCG) aimerait savoir quelles possibilités s'offrent à une personne handicapée qui souhaite dîner le soir au restaurant.

M. Roland Maurer répond que la course est facturée 45 francs aller et 45 francs retour, avec un supplément après 23h00. Certains facturent cependant 250 francs aller-retour.

Ce député (MCG) demande combien de courses sont effectuées en moyenne par les sociétés des auditionnés.

M. Roland Maurer explique qu'il s'agit *grosso modo* d'une douzaine de courses par jour. M. Rolf Huber indique que **sa société effectue environ 350 à 400 courses par jour pour 40 chauffeurs**.

Ce député (MCG) estime, dans ce dernier cas, que le bénéfice se monte à environ 550 à 600 francs par chauffeur et par jour.

M. Rolf Huber répond qu'il faut aussi prendre en compte les tarifs pour les transports des écoles. L'état fixe en effet les prix dans ce cadre. Il ne faut pas confondre transport individuel et transport collectif. Des tarifications différentes s'appliquent.

Le Président demande si tous les chauffeurs de l'association sont professionnels et explique que certains concurrents auraient des chauffeurs moins titularisés.

M. Roland Maurer explique que certains chauffeurs n'ont ni plaque professionnelle, ni permis professionnel, ni de véhicules sérigraphiés. Ceux-là portent préjudice au métier. Il peut aussi s'agir de la fondation Agir qui emploie pour le transport de personnes en situation de handicap des chômeurs en fin de droits. Ces derniers empruntent les voies de bus mais la question se pose quant à la formation des chauffeurs, des assurances à contracter et des plaques professionnelles à avoir.

Un député (S) annonce vouloir avoir plus de précisions concernant le transport au compteur pour les personnes en situation de handicap. Prenant l'exemple d'une personne âgée vivant à Bernex, il demande à M. Egolf si le compteur est enclenché pour la montée de l'escalier, le temps que la cliente se prépare, pour le transport à l'hôpital et l'aide sur place.

M. Eric Egolf acquiesce et précise que les courses peuvent avoir un prix élevé.

Ce député (S) demande si les clients ont des moyens pour connaître à l'avance le prix d'une course.

M. Eric Egolf répond par l'affirmative et précise que la cliente pourra **demandeur un prix approximatif**. Cependant, le compteur fait foi pour se préserver des surprises.

Ce député (S) demande à M. Egolf combien de courses de ce type il effectue par mois.

M. Eric Egolf explique qu'il a une clientèle variée, mais que les personnes en situation de handicap constituent environ 15% de son chiffre d'affaires.

Le député (S) demande pourquoi M. Eric Egolf est le seul chauffeur de taxis à pratiquer dans ce domaine.

M. Eric Egolf suggère qu'il s'agit peut-être de l'état des taxis genevois.

Le député (S) demande aux auditionnés si l'association a des amendements aux PL 11709 et 11710 à proposer, notamment concernant l'introduction d'une nouvelle catégorie.

M. Roland Maurer indique que **la loi pourrait mentionner les VSL**, qui ne seraient alors pas assimilés aux limousines puisque celles-ci ne transportent pas les personnes en situation de handicap.

Le Président mentionne que les amendements de l'association devront être transmis à la Commission.

Mme Aude Arnold explique que les coûts d'investissements pour équiper un taxi, notamment pour les rampes, peuvent expliquer le faible nombre de chauffeurs de taxis travaillant dans le transport de personnes en situation de handicap.

Un député (S) dit avoir imaginé sa grand-mère, qui aurait pu faire appel à un taxi pour un déplacement, et se retrouver à devoir payer un montant de 322 francs pour une course.

Mme Aude Arnold souligne pour les courses sur de longues distances, les membres de l'association essaient de ne pas travailler au compteur. M. Roland Maurer explique qu'à l'inverse, les clients qui ne sont pas en situation de handicap, sont déviés vers les taxis.

Un député (PLR) rappelle que la fondation Agir a été créée pour une catégorie spécifique de malades qui ont à disposition 7'200 francs de frais de transports par année. Il s'agit notamment de déplacement pour des centres de dialyse. La LaMal ne couvre que 500 francs de frais de transports annuels et toutes les assurances complémentaires ne couvrent pas ces frais. Pour pallier ce problème financier, la fondation Agir a été créée. Le député (PLR) demande aux auditionnés quelle serait la solution si la fondation Agir faisait une concurrence déloyale aux VSL.

M. Roland Maurer estime que la fondation doit, premièrement, respecter la loi.

Le député (PLR) demande si les membres de l'association peuvent assurer des courses pour un montant de 26 francs.

M. Rolf Huber explique que les VSL peuvent assurer ces courses, il suffit de ne pas payer les chauffeurs, comme la fondation Agir. Leurs employés sont payés par l'État. Cette fondation a été créée pour le transport des personnes en dialyse, mais elle ne se limite pas à cela. La fondation n'a pas de tachymètre ni de contrôle des véhicules à effectuer et donc pas les mêmes frais que les VSL.

Le député (PLR) demande comment l'association se positionne par rapport à Transport Handicap.

M. Roland Maurer indique qu'il s'agit de la même problématique. Transport Handicap n'utilise pas de véhicules qui doivent être régulièrement

contrôlés et n'a pas de frais professionnels. Il s'agit de frais cachés dont sont exemptés Transport Handicap et la fondation Agir.

M. Rolf Huber estime qu'il y a du travail pour tout le monde dans le domaine du transport de personnes. Cependant, il faut que tous les acteurs respectent la même réglementation.

M. Roland Maurer explique que les seules entreprises à être contrôlées sont celles qui ont des véhicules ayant des plaques « 96 000 ».

Le député (PLR) demande s'il faut donc subventionner encore plus la fondation Agir et Transport Handicap pour que ces deux entités pratiquent le même tarif que les membres de l'AGTSL.

M. Rolf Huber répond négativement et précise qu'il s'agit simplement que ces entités soient soumises aux mêmes réglementations que les VSL.

Un député (MCG) demande si cette concurrence de l'état au secteur privé est problématique et s'il est possible de chiffrer ce manque à gagner.

M. Roland Maurer rapporte que la fondation Agir fait beaucoup de publicité mais que les gens veulent parfois des transports individuels. En effet, la fondation Agir organise uniquement des transports de groupes ce qui peut engendrer des délais d'attente assez longs.

Le député (MCG) demande si les véhicules utilisés par la fondation Agir et Transport handicap sont propriété de ces associations.

M. Roland Maurer acquiesce mais souligne que Transport Handicap utilise un bus jaune pour desservir les foyers. Cette association démarche aussi les établissements médico- sociaux.

Le député (MCG) demande si Transport Handicap et la fondation Agir sont astreints aux mêmes contraintes que les chauffeurs professionnels.

Le Président transmet cette demande aux représentants du DSE et explique que la réponse du département se fera par écrit.

Un député (S) constate que, selon les propos des auditionnés, il n'y aurait pas assez de travail dans le domaine. Or, certaines courses ne peuvent être effectuées en raison d'une trop forte demande auprès de l'association. Le député (S) demande si les possibilités de courses ne seraient pas déjà assez nombreuses, puis souligne qu'il comprend les arguments ayant traités à l'égalité de traitement présentés par les auditionnés. Il s'interroge sur le sort des personnes à mobilité réduite qui ne sont ni en EMS ni à l'hôpital, et voudrait savoir si ces personnes font partie de la clientèle de l'association.

M. Roland Maurer indique que la volonté politique est de maintenir les gens à leur domicile, donc l'association a beaucoup de clients qui ne sont ni en EMS ni à l'hôpital. Ces personnes ont besoin spécifiquement d'un transport

entre un point a et un point b avec la possibilité d'accéder à un véhicule équipé pour prendre en charge les chaises roulantes.

Le député (S) estime qu'il est contradictoire de vouloir loger tout le monde à la même enseigne tout en souhaitant faire partie d'une catégorie à part. Il demande aux auditionnés si l'intégration de la catégorie VSL à la loi ne serait pas avantageuse puisque les brebis galeuses pourraient être plus facilement rappelées à l'ordre.

Mme Aude Arnold rappelle que la discussion concernant l'égalité porte d'abord sur les chauffeurs et les permis qu'ils possèdent. De plus, les membres de l'association ont suivi des cours qui s'ajoutent à ceux qui sont demandés dans le cadre du permis professionnel. En effet, un chauffeur doit pouvoir réagir si un de ses passagers fait une crise épileptique par exemple.

Le député (S) demande s'il ne faut donc pas intégrer ces exigences supplémentaires dans la loi.

M. Roland Maurer dit ne pas savoir si la loi prévoit une obligation de formation pour les chauffeurs de limousines mais répète qu'il s'agit d'une activité différente des VSL. M. Maurer explique, à ce propos, que la patente qui a été mise en place en 2006 a généré des mises en demeure des activités des VSL, car elles n'étaient pas comprises dans la loi.

Le député (S) demande de quelle patente il s'agit.

Mme Aude Arnold répond qu'il s'agit de la patente taxi-limousine.

Le député (S) demande si cette patente existe toujours.

Mme Aude Arnold explique que cette patente existe mais a été suspendue.

M. Baud-Lavigne indique que cette question ne se pose pas dans les projets de loi 11709 et 11710.

Le député (S) se demande s'il ne faudrait pas préciser les exigences pour chaque catégorie dans les PL 11709 et 11710.

Le Président rappelle au député (S) qu'il peut toujours proposer des amendements aux projets de loi.

Un député (PLR) demande quel pourcentage de courses est pris en charge par l'association par rapport à l'ensemble des demandes de transports de personnes en situation de handicap.

M. Rolf Huber explique qu'aucune étude n'a été effectuée dans ce domaine. Cependant, les membres de l'association refusent 2 à 3 transports par jour. Ces demandes sont ensuite transférées aux collègues, qui pourront peut-être effectuer la course. Mme Aude Arnold indique que le carnet de commande est souvent plein et souligne qu'il est plus difficile d'enchaîner les courses

maintenant à Genève pour des raisons de difficultés de circulation. M. Roland Maurer souligne qu'il faut aussi assumer un trajet retour, qui n'est pas planifié à la minute. Ceci limite la capacité de prise en charge journalière.

Le même député (PLR) demande si la fondation Agir, Transport Handicap et l'AGTSL peuvent couvrir l'ensemble de la demande.

M. Roland Maurer rapporte que de nouvelles sociétés voient le jour et ont des clients, la situation doit donc être favorable.

Le député (PLR) rapporte que certains auditionnés souhaitaient que les taxis habituels puissent prendre en charge des personnes en situation de handicap et demande l'avis de l'association à ce sujet.

M. Eric Egolf estime que c'est une bonne démarche. Les chauffeurs de taxis doivent cependant être bien formés.

Le député (PLR) demande s'il ne s'agit pas d'une concurrence supplémentaire.

M. Roland Maurer souligne que dans ce cas les taxis seraient un complément à l'offre des VSL, à condition que les **chauffeurs soient prêts à accompagner les clients à l'hôpital ou chez eux.**

M^{me} Aude Arnold raconte que certains taxis n'accompagnent pas les clients.

Le député (PLR) constate que les auditionnés ne sont pas contre cette proposition.

M. Eric Egolf estime qu'il serait possible alors de mieux faire face aux pics de demande.

Le député (PLR) s'enquiert de la situation à l'aéroport de Genève.

M. Eric Egolf assure être souvent appelé à l'aéroport. M. Roland Maurer souligne qu'il n'y a pas beaucoup de place disponible à l'aéroport de Genève pour charger un client. Il s'agit alors de laisser le véhicule au parking public payant ou dans les zones dédiées aux professionnels, si possible, puis d'attendre le client au niveau de la douane. Aux alentours de Noël, les Securitas téléphonent aux chauffeurs VSL pour qu'ils déplacent leur véhicule.

Le député (PLR) demande des précisions quant aux taxis à l'hôpital.

M. Roland Maurer explique que beaucoup de gens quittent l'hôpital en béquilles ou en déambulateur. S'ils font appel aux taxis, ils doivent se débrouiller par eux-mêmes pour monter dans le véhicule. Certains chauffeurs ont peur de toucher le client.

Le député (PLR) demande si ce genre d'apprentissage peut être inclus dans la formation de base des chauffeurs taxis.

M. Roland Maurer estime qu'il faut que les chauffeurs de taxis aient le sens du public. M. Eric Egolf explique que les chauffeurs de taxis, s'ils utilisent des véhicules adaptés au transport de personnes en situation de handicap, devraient suivre une formation. M. Egolf précise avoir été formé sur le tas au fil de ces 25 années d'expérience. Il faudrait donc que les chauffeurs de taxi accessible à tous aient une formation adaptée à l'utilisation de leur outil de travail.

M. Rolf Huber précise qu'il n'y a pas de réglementation au niveau du transport des personnes handicapées. Il y a seulement des directives sur le fonctionnement des véhicules.

Le député (PLR) donne l'exemple d'une personne mal voyante, qui aurait des difficultés à prendre un taxi traditionnel.

Mme Aude Arnold indique que **certains chauffeurs de taxis ont un mauvais sens de l'accueil**, alors qu'ils pratiquent un métier de service.

Un député (MCG) demande si l'association a adressé une demande à l'aéroport pour avoir des places spécifiques, par exemple au niveau des départs et souligne être dans le comité d'administration de l'aéroport.

M. Roland Maurer répond négativement et souligne que les membres de l'association ont beaucoup de mal à être présents sur le site de l'aéroport en tant que transport handicapé.

Un député (MCG) encourage les auditionnés à prendre contact avec lui concernant cette problématique.

M. Roland Maurer explique qu'avant les travaux, deux places étaient disponibles pour les ambulances. Celles-ci ont disparu.

Un député (MCG) répète aux auditionnés qu'il faut faire une demande.

Le Président clôt l'audition en précisant aux auditionnées que les propositions d'amendements seraient à transmettre à la Commission.

XV. Audition de M. Mauro Poggia, Conseiller d'Etat en charge du département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé (DEAS)

Le Président indique que la Commission souhaiterait entendre M. Poggia sur le statut d'employeur que pourrait avoir Uber face à ses chauffeurs et le paiement de charges sociales dans cette situation. Le dernier point qui intéresserait les députés est le transport de personnes en situation de handicap par des chauffeurs professionnels.

M. Mauro Poggia remercie le Président et souligne, à l'attention des députés, ne pas être compétent dans tous les domaines qui pourront être discutés autour des PL 1709 et 11710. Il rappelle que le DEAS est responsable

des établissements accueillant des personnes handicapées (EPH), leur accès à ces établissements mais pas du transport en lui-même. La décision quant au statut des chauffeurs utilisant la plateforme Uber ne relève pas du DEAS. Selon son avis personnel, ce sont des chauffeurs indépendants puisqu'ils n'ont pas de lien de subordination, ni de salaire, horaire ou vacances fixées. Il s'agit d'indépendants qui rentrent dans une relation de partenariat avec Uber. L'entreprise rabat des courses contre une commission prélevée par client transporté. Les chauffeurs se doivent donc d'assumer intégralement les charges sociales.

Un député (MCG) précise qu'un indépendant doit être affilié à une caisse de prévoyance indépendance et doit justifier de 5 mandats au moins. Il relate que son entreprise de téléphonie mobile a subi récemment un contrôle AVS. Les vendeurs indépendants qui y étaient employés n'ont pas été reconnus comme tels par les autorités. Ceci a entraîné un redressement de l'entreprise et le paiement de charges sociales, malgré une attestation fiduciaire du statut d'indépendant desdits vendeurs. Il explique que la Commission s'interroge sur la pratique d'Uber surtout en regard de leur publicité de recrutement. En effet, dans celle-ci l'entreprise ne se présente pas comme une plateforme mettant en relation clients et chauffeurs professionnels, mais propose un salaire pour arrondir les fins de mois difficiles aux personnes intéressées. Uber met notamment en relation ces chauffeurs et une société de leasing qui met en location des voitures au mois. Ainsi, la définition du terme d'employabilité serait consommée.

M. Mauro Poggia souligne qu'un chauffeur professionnel doit notamment avoir une carte professionnelle. Il n'est ainsi **pas possible de s'improviser chauffeur professionnel Uber**. Il indique que la caisse de prévoyance ne souhaite pas que le statut d'indépendant constitue un moyen pour les employeurs d'échapper aux paiements de charges sociales. Il souligne ne pas se prononcer à la place du tribunal des prud'hommes ni à celle de la chambre administrative de la Cour de justice en cas de recours dans ce cas particulier tout en indiquant que les propos tenus constituent sa propre vision quant au droit du travail. Dans ce contexte, il n'y a pas de lien de subordination suffisamment évident pour retenir une relation soumise au code des obligations.

Le même député (MCG) explique que deux faits confortent pourtant la thèse contraire. Le fait d'être titulaire d'un permis de conduire professionnel n'équivaut pas à un statut d'indépendant. Les employés de la voirie ont un permis poids lourds, par exemple. Le deuxième est le fait que le chauffeur n'est pas payé directement par le client, mais par Uber. De plus, le système de notation de l'application Uber propose aux clients de noter les chauffeurs. Il

souhaiterait donc avoir des éclaircissements sur les relations entre Uber et ses chauffeurs.

M. Mauro Poggia acquiesce et souligne qu'il y a un accord entre Uber et ses chauffeurs concernant la répartition des montants encaissés. Uber propose une sorte d'activités de courtage auxquelles le chauffeur participe. Il souhaite avoir une décision judiciaire quant à la question des 5 mandats. Selon lui, les chauffeurs seraient prêts à travailler avec de multiples mandataires : ses passagers et clients.

Le député (MCG) signale que ce n'est pas le cas. Il s'agit du client Uber qui s'inscrit sur la plateforme. Il n'y a pas de lien contractuel entre le client et le chauffeur.

M. Mauro Poggia estime que dans ce cas, les chauffeurs de la centrale 141 devraient être considérés comme des salariés.

Le Président précise que les taxis jaunes peuvent par exemple être hélés dans la rue directement.

Le député (MCG) ajoute que dans le cas de la centrale 141, les chauffeurs sont payés directement par les clients. Ceci n'est pas le cas avec les chauffeurs Uber.

M. Mauro Poggia demande si cette question est déterminante dans l'examen des PL 11709 et 11710, puisqu'ils permettent de garantir une offre en taxis 24h sur 24h, à un tarif raisonnable avec des chauffeurs formés. Le statut des chauffeurs ne devrait, alors, pas être une problématique centrale. L'intérêt public ne repose pas sur cette question.

Le député (MCG) dit que la loi Spoerri de 2005 a permis à un grand nombre de chômeurs d'accéder à la profession de chauffeur de taxi. À partir de ce moment-là, les deux catégories de taxis différentes ont dû être créées. Le risque d'Uber est d'augmenter encore le nombre de nouveaux chauffeurs, ce qui va in fine augmenter les personnes dépendantes des aides sociales puisque la quantité de travail ne sera plus suffisante. La question des statuts des chauffeurs est donc importante. Il aimerait connaître le nombre de chauffeurs bénéficiant de l'aide sociale en complément à leur revenu et rappelle que le MCG avait demandé l'introduction d'un *quittancier* dans les taxis. Cette dernière proposition avait soulevé une opposition certaine dans le milieu des taxis. Les statistiques demandées serviront donc à éclaircir la Commission.

M. Mauro Poggia précise que la pratique de l'Hospice général est d'accorder des gains accessoires. Ainsi, une personne indépendante devrait arrêter son activité pour bénéficier de l'aide sociale. Il propose de demander les données statistiques à l'Hospice général et s'interroge sur la façon dont celles-ci pourraient changer l'appréciation des PL 11709 et 11710 par la

Commission. Uber ne va pas être prêt à verser plus d'argent à ses chauffeurs. Ceux-ci pourraient donc potentiellement se retrouver sans emploi du tout. Le remède ne devrait donc pas être plus grave que le mal.

Le député (MCG) dit que si Uber avait les mêmes charges qu'une centrale de taxis et que les chauffeurs avaient tous les même contraintes, le prix d'une course Uber ne pourrait plus être aussi bas. Si au nom du respect de la liberté du commerce, il s'agit de supprimer l'300 emplois de chauffeurs, qui seront au chômage ou à l'Hospice général, l'objectif de l'État ne sera pas atteint. Le pouvoir législatif se doit d'agir dans ce cadre. Il souligne l'importance de taxis de service public dans le cas où des chauffeurs Uber ne souhaiteraient pas travailler la nuit ou les week-ends par exemple. Il s'agit de trouver une meilleure articulation entre la situation actuelle et l'intérêt général.

Un député (UDC) souhaiterait connaître le nombre de chauffeurs indépendants qui paient des charges sociales.

M. Mauro Poggia acquiesce et précise qu'il ne s'agira pas spécifiquement des chauffeurs Uber.

Le même député (UDC) demande ce qu'il pourrait se passer si un chauffeur Uber avait un accident mais pas de couverture d'assurance.

M. Mauro Poggia répond que tous les chauffeurs ont une assurance. Ainsi, le passager est couvert par l'assurance responsabilité civile. Même sans faute de la part du chauffeur, dans le cadre de l'emploi de son véhicule professionnel, l'assureur de responsabilité civile devra prendre les frais à sa charge. Si, suite à un accident, une personne se retrouve à l'assurance invalidité, celle-ci aura un droit de recours contre l'assurance responsabilité civile. Il n'y a ainsi pas de différence entre les chauffeurs Uber et les taxis officiels.

Un député (PDC) demande si les taxis ne devraient pas être équipés pour le transport, notamment, de personnes âgées et souhaite savoir s'il existe une directive ou une pratique à ce sujet au sein de la DEAS.

M. Mauro Poggia précise que le transport de personnes en situation de handicap n'est pas régulé par la LTaxis (H130) mais est le fait d'entités privées subventionnées ou pas. Si une personne en situation de handicap se déplace pour aller chez le médecin, la LaMal couvre les frais de transports. Dans les autres cas, les services des prestations complémentaires interviennent tout en maintenant une certaine marge de manœuvre pour couvrir les frais médicaux également. Il y a actuellement à Genève plusieurs types de sociétés qui sont spécialisées dans le transport de personnes en situation de handicap. Comme le précise l'article 13 alinéa 1 lettre n de la LIPH, les ateliers et les centres de jour doivent organiser des trajets aller et retour pour les personnes en situation de handicap afin qu'elles puissent se rendre au sein de ces différents ateliers et

centres de jour. Dans le cas de trajet pour aller, par exemple au cinéma, une personne en situation de handicap doit gérer les coûts de transport elle-même. Plusieurs entreprises proposent un service dans ce sens. Il s'agit de **Foyer Handicap, qui est une fondation subventionnée à hauteur de 813'000 francs par an, spécifiquement pour les activités de transports de personnes**. Elle emploie de plus trois personnes en Emplois de solidarité afin de faciliter leur réinsertion dans le milieu professionnel. L'association Agir propose elle quatorze Emplois de solidarité et des transports également.

Il rappelle que la motion 2224 est en cours d'examen auprès de la Commission des affaires sociales. Cette motion demande un coût des courses uniforme et réduit, une centrale d'appel unique fonctionnant le jour et la nuit. En effet, la situation actuelle est qu'un transport doit se commander à l'avance, selon des créneaux horaires précis. Il n'y a pas eu dans ce cadre de réflexion quant à une éventuelle adaptation des taxis, car de multiples handicaps existent. En effet, le transport de fauteuil roulant nécessite une voiture assez haute par exemple. Il rappelle l'opposition forte des milieux des chauffeurs de taxis quant à l'obligation d'un équipement pour le transport de bébés.

Le même commissaire (PDC) rapporte que les associations ont indiqué à la Commission que des véhicules équipés, à prix raisonnable, existent. Il s'agit aussi d'un service public offert par les taxis. De plus, la plupart des taxis n'est pas adaptée au transport des personnes âgées.

M. Mauro Poggia explique que la pratique londonienne de proposer un seul modèle de taxis serait difficile à introduire à Genève. Si l'obligation d'achat d'un véhicule spécifique n'est pas étendue à la totalité de la flotte de taxis, il s'agit de proposer des subventions pour inciter les chauffeurs. Il estime que l'intégration du transport de personnes en situation de handicap dans les PL 11709 et 11710 ne serait pas une bonne solution en raison des obstacles multiples que cela présenterait. Le DEAS travaille sur la question et souhaite proposer à la Commission des affaires sociales, l'organisation d'une centrale d'appel unique. Celle-ci réunirait 10 associations afin de mettre en place un accord sur le tarif notamment. Il s'agit cependant d'obtenir un consensus et non pas d'imposer une obligation.

Le Président rapporte à M. Poggia que la Commission a auditionné un chauffeur de taxis ayant adapté son véhicule au transport de personnes âgées. Celui-ci offre un service complémentaire à celui d'un transport de taxi ordinaire puisqu'il accompagne les passagers jusqu'à l'intérieur de l'hôpital ou de leur domicile. Le Président demande alors si un chauffeur de taxis pourrait être subventionné pour équiper son taxi de manière à compléter les transports officiels de personnes en situation de handicap, le week-end et le soir.

M. Mauro Poggia rappelle que la période actuelle est à une réduction de l'intervention de l'État dans un secteur où des privés sont actifs. Il souligne que **beaucoup d'EMS ont des voitures à leur disposition**. Il faut cependant une mise en commun de celles-ci afin d'optimiser les trajets, aussi pendant les heures de pointe. Il n'est pas nécessaire d'inciter des chauffeurs supplémentaires à équiper leur véhicule pour transporter des personnes en situation de handicap, puisqu'en dehors de ces heures, les voitures sont disponibles. Il pourrait être éventuellement intéressant de mettre en place un système de chauffeur de jour et de nuit.

Une députée (S) demande s'il était possible d'avoir des chiffres concernant les aides dont bénéficieraient les chauffeurs, mis à part celle de l'Hospice général.

M. Mauro Poggia précise qu'il peut, par exemple, s'agir d'aides en lien avec les prestations complémentaires familiales.

La même députée (S) demande si ces chiffres pourraient être également transmis à la Commission pour les subsides maladies. La question est de savoir comment s'organise le marché des chauffeurs professionnels puisqu'il y a une composante privée et publique. Elle explique que les réalités décrites par les auditionnés divergent fortement entre elles. Selon les chauffeurs des taxis publics, leur situation se dégrade du fait d'une concurrence qui serait déloyale de la part d'Uber. Certains chauffeurs touchent des prestations complémentaires. Elle souhaite pouvoir objectiver cette situation.

M. Mauro Poggia acquiesce et précise que ces chiffres seront communiqués.

La députée (S) demande ce qui pourrait se passer si un chauffeur a un accident mais n'a pas d'assurance responsabilité civile.

M. Mauro Poggia précise que Zurich Assurances, qui fonctionne comme assureur apériteur, sera alors l'assureur par défaut. Celle-ci couvre tous les véhicules immatriculés ou non, circulant sur le territoire suisse sans assurance. Le détenteur d'un véhicule doit cependant avoir contracté une assurance pour enregistrer ses plaques d'immatriculation.

La députée (S) constate que c'est le cas de tous conducteurs de véhicules.

M. Mauro Poggia revient sur la question des subsides LaMal et indique ne pas savoir si les personnes en bénéficient selon leur profession. La situation des taxis s'est indiscutablement dégradée ces dernières années. Cependant, la situation réelle des taxis est difficile à appréhender. Il rapporte que, lors d'un procès, les revenus déclarés par un chauffeur peuvent être très différents selon qu'il soit engagé dans une procédure de divorce ou lié à des accidents causés.

La députée (S) souligne dans ce contexte l'importance des chiffres et des statistiques.

Un autre député (MCG) rappelle que le problème se pose pour les personnes utilisant des déambulateurs. Selon les PL 11709 et 11710, il y a un vide juridique autour de cette question. Il n'y a pas d'obligation de prise en charge. De plus, les véhicules pourraient être plus facilement adaptés que dans le cas de fauteuils roulants.

M. Mauro Poggia explique que la question du déambulateur est la même que celle qui se pose lors de transports de poussettes. Il faut informer le chauffeur en amont de la course qu'un véhicule break serait nécessaire.

Le même député (MCG) estime qu'il faut introduire, dans ce cas, une obligation de service au client dans les projets de loi. La centrale unique pour le transport de personnes en situation de handicap plus lourd est une bonne chose. Des taxis pourraient être actifs de jour et de nuit. Cependant, sans l'obligation de prise en charge de personnes sans handicap lourd, ce qui ne nécessite qu'un véhicule un peu plus grand, les problèmes vont perdurer. Il relate le cas d'une personne auditionnée qui était malvoyante. Celle-ci n'a pas pu faire appel à un taxi car elle ne connaissait pas le numéro de la rue dans laquelle elle se trouvait.

M. Mauro Poggia souligne qu'il s'agit là d'un autre problème.

Le député (MCG) maintient qu'il faut introduire dans les PL, une obligation de prise en charge. Sinon, il ne s'agit pas d'un service public. L'ensemble des clients potentiels doit pouvoir avoir accès à ce service de taxis.

M. Mauro Poggia signale que c'est déjà le cas. En effet, les taxis refusant les courses trop courtes depuis l'aéroport ont été sanctionnés. La même situation se présente avec les déambulateurs. Dans le cas de la personne malvoyante, le problème n'est pas un refus de prise en charge. Il s'agit d'une impossibilité de localisation. Il souligne qu'il y aura toujours des mauvais coucheurs parmi les chauffeurs professionnels. La question est de savoir si la loi doit régler ces situations particulières ou simplement préciser les conditions dans lesquelles il n'y a pas de raisons objectives et suffisantes de charger un passager.

Le Président souligne que le problème se pose aussi pour les personnes souhaitant emprunter des taxis avec des chiens d'aveugles.

M. Mauro Poggia souligne qu'il y a une disposition de la LRDBHD qui oblige les établissements à accepter les chiens d'aveugles. Cette disposition pourrait être reprise dans les PL 11709 et 11710.

Un député (PLR) met en parallèle la LHand qui impose aux transports collectifs de s'adapter pour être accessible aux personnes en situation de handicap à l'horizon 2020-2030. Les personnes auditionnées estiment que les taxis offrent un service public et sont, par ce biais, soumis aux mêmes contraintes que les transports collectifs. Il demande si les taxis devraient être soumis à la LHand également.

M. Mauro Poggia estime qu'il s'agit là d'une question épineuse. Il s'agit avant tout de respecter la proportionnalité. Pour l'accessibilité des bâtiments, seuls les bâtiments neufs devront être adaptés. Ainsi, pour les taxis publics, il faudrait un pourcentage minimum de taxis adaptés aux transports de personnes en situation de handicap. En cas de handicap plus lourd nécessitant un équipement conséquent, le principe de proportionnalité empêcherait d'imposer le remplacement de l'ensemble du parc automobile des taxis.

Un député (MCG) demande s'il est possible, à M. Poggia, de faire parvenir par écrit à la Commission un avis quant à la question du statut d'indépendant des chauffeurs Uber.

M. Mauro Poggia acquiesce et précise qu'il s'agira de l'avis de la Caisse cantonale genevoise de compensation et de son service juridique.

Le député (MCG) précise que la réponse demandée devra tenir compte des différents éléments discutés, notamment les flux de paiements, le recrutement et les prestations proposées par Uber aux chauffeurs.

Mme Amy Ma Faure explique que la question, telle que formulée lors d'une précédente séance, a déjà été transmise. Elle porte sur le statut juridique des chauffeurs Uber quant au droit du travail.

Le député (MCG), suite à cette intervention, suspend sa demande, le temps de recevoir la réponse du DEAS. Le cas échéant, une autre demande sera adressée à M. Poggia.

XVII. Audition des chauffeurs utilisant l'application Uber. M. Garcia, directeur d'une société de location de véhicules professionnels et chauffeur professionnel utilisant Uber ainsi que M. Abawary, chauffeur professionnel indépendant utilisant également la plateforme Uber, accompagnés de Me Vincent Maitre

M. Garcia remercie la Commission et précise avoir déposé en 2012 une demande d'audition auprès de la Commission dans le cadre de l'examen d'autres projets de loi ayant traités au transport professionnel de personnes. Cette demande était alors restée sans réponse. Il explique que la loi actuelle entrave l'activité de son entreprise et n'est simplement pas applicable

notamment en raison de la LMI. Au quotidien, en tant que gérant d'une société de limousines à Genève, de nombreux obstacles sont dressés par le SCOM, notamment en raison des activités de l'entreprise dans le canton de Vaud. Les démarches administratives sont nombreuses. Une nouvelle loi pourrait donc être bénéfique pour tout le monde.

M. Abawary explique avoir été chauffeur de taxis bleus depuis 2012. Après l'arrivée d'Uber, il a eu la possibilité de se connecter régulièrement sur la plateforme Uber. En tant que chauffeur de taxis bleus, la situation était difficile parce que le stationnement en domaine public et l'utilisation des voies de bus était interdite. Ces conditions ne permettaient pas de satisfaire les clients, qui devaient attendre longtemps pour trouver un transport. À présent, M. Abawary précise qu'il travaille en tant que chauffeur de limousines avec des plaques « 96 000 ».

Un député (PLR) souhaite savoir si les deux auditionnés utilisent la plateforme Uber.

M. Garcia explique que sa société met à disposition des voitures pour les chauffeurs souhaitant utiliser la plateforme Uber.

Le même député ((PLR) demande combien de chauffeurs se connectent à la plateforme Uber à Genève.

M. Garcia signale ne pas posséder de chiffre précis mais estime qu'il s'agit de 100 à 150 personnes.

Le député (PLR) explique qu'en 2012, année de la demande d'audition de M. Garcia, l'entreprise Uber n'était pas encore installée à Genève.

M. Garcia explique que cette demande d'audition était intervenue dans le cadre d'une proposition de taxis alternatifs. Celle-ci fait référence à une marque lancée en 2011 « Ecow Mobility ». Le SCOM a exigé pour cette activité l'établissement d'une carte de dirigeant, et n'a posé aucun problème jusqu'à l'arrivée d'Uber. Des contrôles plus réguliers ont alors eu lieu et des infractions supposées constatées. Il répète que le potentiel de développement de l'activité est limité par la loi actuelle. C'est la raison de la demande d'audition de 2012. Il n'y a pas que les taxis ou les limousines qui travaillent dans le milieu du transport de personnes.

Le député (PLR) s'enquiert du statut des chauffeurs Uber.

M. Garcia explique être employé de sa propre entreprise et souligne que les chauffeurs Uber sont des partenaires. Uber sert de plateforme d'acquisition des clients. Elle propose un système de **notation des chauffeurs** et donc un autocontrôle.

Le député (PLR) constate que le client ne paie pas le chauffeur mais Uber.

M. Garcia précise qu'Uber débite la carte de crédit du client pour ensuite reverser les gains de la course, déduits des frais de gestion, au chauffeur.
L'entreprise sert d'intermédiaire.

Le député (PLR) demande si ce système permet un statut indépendant.

M. Garcia acquiesce et précise que le SCOM considère les chauffeurs professionnels comme indépendants. Il explique ensuite ne pas être employé chez Uber puisqu'il est déjà employé de sa propre société.

Un député (S) demande à M. Abawary s'il travaille à 100% avec la plateforme Uber.

M. Abawary acquiesce.

Le même député (S) s'interroge sur les revenus moyens générés dans ce cas.

M. Abawary précise avoir commencé cette activité depuis seulement 3 mois. Sur les deux derniers mois, il estime avoir eu un revenu net de 4'000 CHF.

Le député (S) demande à combien d'heures de travail correspondent ces revenus.

M. Abawary explique travailler entre 17h00 et 00h00 du lundi au jeudi, et entre 18h00 et 02h00 le vendredi et samedi.

Le député (S) demande si beaucoup de chauffeurs travaillant avec Uber sont également au bénéfice de l'aide sociale. Il souhaite savoir si M. Abawary connaît ce genre de cas dans ses connaissances.

M. Abawary précise ne pas bénéficier d'aides sociales. Il répond qu'il ne connaît aucun cas de ce type dans ses connaissances.

Le député (S) demande quel est le statut de M. Abawary par rapport à Uber.

M. Abawary précise qu'il s'agit d'un **partenariat**. La plateforme Uber est un lien entre client et chauffeur.

Le député (S) s'enquiert des flux financiers entre Uber et ses chauffeurs, en particulier le versement chaque mois par Uber de 75% des gains de courses générés.

M. Abawary spécifie que ce règlement a lieu chaque semaine.

Le député (S) rappelle que les avantages des taxis publics sont l'utilisation accrue du domaine public et le droit à la maraude. Il souhaiterait savoir si, dans ce cadre, les chauffeurs Uber respectent ces privilèges accordés aux taxis publics.

M. Abawary explique que lors de son activité en tant que taxi bleu, l'utilisation des voies de bus a été sanctionnée par des amendes élevées. Il souligne que c'est une des raisons qui a motivé son changement d'activité. À présent, avec des plaques 96 000, il n'y a plus de possibilité d'emprunter les voies de bus. D'ailleurs les clients Uber sont au courant de cet état de fait.

Le député (S) demande si un nombre important de chauffeurs professionnels travaillant à Genève ont des plaques genevoises.

M. Abawary précise utiliser des plaques genevoises mais n'a pas remarqué à Genève un nombre important de chauffeurs professionnels avec des plaques vaudoises. En effet, aucun signe distinctif ne permet de les différencier rapidement.

Le député (S) demande si les PL11709 et 11710 vont dans la bonne direction et sont compatibles avec les pratiques Uber.

M. Abawary répond que les projets de loi vont dans le bon sens, également pour les taxis bleus qui ne seront pas pénalisés.

M. Garcia s'interroge sur l'intérêt à avoir des plaques d'immatriculation genevoise puisqu'actuellement de nombreuses autorisations sont nécessaires sans que la loi ne donne d'avantage pour cela. Ainsi, certains chauffeurs genevois vont dans le canton de Vaud car la liberté de commerce y est plus importante. Il rapporte que la question du déplacement du siège de son entreprise dans le canton de Vaud s'est également posée.

M. Maitre souligne qu'il y a beaucoup de chauffeurs professionnels qui ont des plaques vaudoises. Cependant leur nombre n'est pas connu. Il souligne ensuite que les courses entre Vaud et Genève ou le contraire sont parfaitement licites. De plus, selon les documents consultés, la prise en charge et la dépose de clients dans le canton de Genève par des chauffeurs professionnels d'autres cantons, seraient autorisées selon la LMI. Il attire l'attention de la Commission sur la note distribuée. Celle-ci reprend l'avis de M. Auer sur la question et met en exergue les dispositions légales existantes. Cette note pourrait donc être intéressante à examiner dans le cadre des travaux de la Commission, afin d'adopter une réglementation utile et souple permettant de respecter les lois fédérales.

Un député (UDC) demande si MM. Garcia et M. Abawary étaient chauffeurs de taxis publics avant d'utiliser la plateforme Uber.

M. Garcia répond qu'il était chauffeur de limousines auparavant et titulaire de plaques « 96 000 ». M. Abawary était chauffeur de taxis bleus affiliés à Ambassador.

Le même député (UDC) s'enquiert des avantages d'Uber dans ce contexte.

M. Abawary précise qu'avec la loi actuelle, l'activité des taxis bleus est impraticable. En effet, à la fin de chaque course, un chauffeur se doit de retourner dans un parking qui est éloigné. Ceci augmente le temps d'attente du client, puisqu'un chauffeur doit parfois traverser toute la ville depuis le parking réservé aux taxis bleus. Il y a donc un nombre important de faux ordres de courses, le client aura en effet trouvé un autre taxi entre temps. De plus, l'interdiction d'utiliser les voies de bus augmente le temps passé dans les bouchons et donc le montant de la course des clients. Ceux-ci ne sont donc pas contents. À présent, il indique travailler comme chauffeur professionnel de limousines. L'entreprise Uber n'exige rien quant à l'organisation des heures et des vacances de ses chauffeurs. Les frais prélevés sont des commissions sur des courses. En cas d'inactivité, il n'y a aucun frais qui est généré. Ceci n'est pas le cas avec Ambassador qui demande un paiement régulier pour l'affiliation, même en cas d'inactivité.

Le député (UDC) demande si M. Abawary gagne plus d'argent avec sa nouvelle activité.

M. Abawary répond que c'est le cas.

Le député (UDC) souhaite savoir si M. Abawary a été exposé aux **violences** qui ont cours entre taxis jaunes et bleus.

M. Abawary explique que mardi passé, il a pu s'échapper de justesse d'une situation critique.

M. Maître rapporte qu'une plainte pénale a été déposée par M. Abawary pour des faits passés de violences commises par d'autres chauffeurs de taxis.

Le député (UDC) demande encore comment M. Abawary s'acquitte de ses charges sociales.

M. Abawary explique s'être inscrit aux services de cotisations des assurances sociales suite à sa nouvelle affiliation. Une estimation de ses gains a été transmise. Un retour des services est actuellement attendu.

Une députée (S) demande si, à la connaissance des auditionnés, il y aurait des chauffeurs qui n'auraient pas de carte professionnelle. En effet, selon certaines publicités de recrutement, Uber ne pose comme unique condition à devenir chauffeur Uber, que la possession d'un permis B.

M. Garcia rapporte qu'il s'agit de certains chauffeurs ayant des plaques vaudoises.

La même députée (S) souhaite connaître le pourcentage de ces chauffeurs qui seraient actifs à Genève.

M. Garcia dit que cette information est difficile à obtenir. À Genève, les chauffeurs professionnels possèdent une plaque « 96 000 », dans le canton de

Vaud un autre système prévaut. Il souligne que beaucoup de ces chauffeurs souhaiteraient être régularisés. Or, l'examen proposé à Genève n'a lieu qu'une fois par année, tandis que dans le canton de Vaud, un examen a lieu chaque semaine. Il y a une véritable entrave à l'accès de la profession à Genève.

La députée (S) demande si les voies de bus constituent un véritable avantage pour les taxis. D'autant plus qu'il ne s'agit pas d'un nombre important de voies de bus qui serait à disposition et que la majorité des chauffeurs Uber semble travailler de nuit, hors des périodes de pointe.

M. Abawary précise que ses propos sur l'utilisation des voies de bus faisaient référence à son activité précédente de taxi bleu.

M. Garcia explique que l'utilisation des voies de bus est effectivement un vrai avantage, surtout lors des heures de pointe. Il explique qu'à Genève, une loi stipule que l'état doit mettre en place des lignes de transports directs pour les transporteurs professionnels, sans pour autant aller jusqu'à une utilisation accrue du domaine public.

La députée (S) se questionne quant au statut d'indépendants revendiqués par certains chauffeurs Uber alors qu'ils ne travaillent que pour un seul organisme.

M. Garcia estime que la question devrait alors aussi se poser pour les centrales Ambassador et Taxiphone alors que celles-ci instaurent des clauses d'exclusivité. Il précise que, sur la carte de chauffeur professionnel, le statut indépendant est inscrit, quelques que soient les conditions d'exercice du métier.

M. Vincent Maitre précise que d'un point de vue juridique, le statut d'employé est qualifié par une relation de subordination. L'employeur décide des heures de travail, organise celui-ci et donne un salaire. Entre Uber et ses chauffeurs ce type de relation n'existe pas. Un chauffeur gagne selon les courses qu'il assure lui-même.

La députée (S) demande où vont les chauffeurs Uber entre deux courses puisqu'ils n'ont pas le droit de maraude.

M. Garcia précise que pour les plaques « 96 000 », la loi permet l'utilisation des places de parcs.

M. Maitre souligne que dans ce cas, les chauffeurs peuvent se comporter comme d'autres usagers de la route.

La députée (S) s'interroge sur le fait qu'une course Uber ne propose que des commandes immédiates alors que les PL 11709 et 11710 stipulent qu'un VTC ne peut fonctionner qu'avec des commandes effectuées à l'avance.

M. Garcia estime qu'Uber ne fonctionne qu'avec des commandes de courses faites à l'avance.

M. Maitre explique qu'un client souhaitant avoir une commande immédiate devrait utiliser les taxis jaunes ou marauder. Uber ne propose, en effet, que des commandes à l'avance.

La députée (S) constate que le salaire mentionné par M. Abawary est faible alors que certaines courses sont effectuées selon des horaires de nuit.

M. Abawary précise qu'il s'agit d'une somme plus importante que pour sa précédente activité de chauffeur de taxi bleu.

La députée (S) demande si ce type de salaire est représentatif de celui d'autres chauffeurs.

M. Abawary souligne qu'il a commencé cette nouvelle activité depuis 3 mois et prévoit une amélioration prochaine de ses revenus.

M. Maitre précise que ce salaire fait partie de la fourchette basse du salaire des chauffeurs. C'est une question de nombres de courses effectuées.

La députée (S) s'enquiert de la proportion de chauffeurs professionnels détenteurs de leur propre véhicule.

M. Garcia estime qu'il s'agit de la majorité. Certains chauffeurs sortent cependant de la précarité et Uber les aide à se reconvertir. Il relate le cas d'un chauffeur qui s'est reconverti à l'âge de 50 ans parce qu'il ne trouvait pas d'emploi. Il a à présent un salaire confortable.

Un autre député (MCG) demande si M. Garcia met à disposition des voitures en location.

M. Garcia répond que la loi permet la location de voitures sans chauffeurs uniquement à des entreprises. Ainsi, il explique qu'à Genève sa société a une activité de transports tandis que dans le canton de Vaud, une succursale propose des locations de voitures avec ou sans chauffeur.

Le même député (MCG) s'enquiert de la situation juridique des chauffeurs employés par M. Garcia. Il y a en effet une dualité. Soit une société fonctionne avec des employés soit elle fonctionne avec des indépendants. Il souhaiterait savoir à quel moment une personne serait dans ce cadre considérée comme employé et comme indépendant.

M. Garcia précise qu'un employé possède un contrat de travail tandis qu'un indépendant est un client à qui une voiture est louée contre prestations.

Le député (MCG) constate que M. Garcia a un double statut au sein de son entreprise, celui de bailleur et celui d'employeur. Il demande si dans ces deux activités la plateforme Uber est utilisée.

M. Garcia répond que ses employés pratiquent Uber et que ses clients sont libres d'utiliser la plateforme comme ils le souhaitent.

Le député (MCG) demande comment les chauffeurs employés par M. Garcia reçoivent les commandes de courses Uber.

M. Garcia explique que le chauffeur reçoit la commande à travers le compte d'entreprise.

Le député (MCG) souhaite savoir comment le salaire des chauffeurs est déterminé.

M. Garcia explique que le salaire des chauffeurs est fixe. Les revenus des courses Uber sont un complément à ceci. Il précise que sa société a remporté un contrat avec l'aéroport de Genève pour les navettes NPA. Les PL 11709 et 11710 devraient permettre une activité plus libérale. Il rapporte à la Commission qu'il y a d'autres plateformes que celles d'Uber, notamment l'application « MyChauffeur ». Celle-ci permet une commande à l'avance ou immédiate.

Un autre député (PLR) demande si une vérification est faite par Uber quant au véhicule, aux permis et autorisations des chauffeurs qui utilisent la plateforme.

M. Abawary explique que l'entreprise lui a demandé un extrait de son casier judiciaire, une copie de sa carte d'identité et son permis professionnel.

Un député (PLR) souhaite avoir plus de précisions de M. Garcia quant au fait que l'immatriculation de véhicules professionnels à Genève serait contreproductive. Il cite un passage de la note distribuée par les auditionnés : *« Selon la recommandation de la Commission de la concurrence du 27 février 2012, un service de taxi provenant d'une autre localité qui exerce légalement sa profession à son lieu de provenance »*.

M. Maitre précise qu'il s'agit là d'une citation de M. Auer.

Le même député (PLR) déclare que beaucoup de chauffeurs professionnels travaillant à Genève ont de fausses adresses et ne travaillent pas dans le canton de Vaud. Il souhaiterait avoir la position des auditionnés quant à cette problématique.

M. Garcia explique qu'une succursale de sa société est basée à Lutry et annoncée à la commune. De plus, elle a reçu l'accord du SCOM pour exercer à Genève.

Le député (PLR) souligne que cette situation est problématique seulement si une personne n'a pas d'activité dans le canton de Vaud.

M. Garcia estime que la solution à ce problème est une augmentation de la fréquence des examens pour les chauffeurs professionnels.

Un député (UDC) demande à M. Abawary comment il peut vivre avec le salaire annoncé.

M. Abawary précise qu'il s'agit du début de son activité en tant que chauffeur Uber. Sur le long terme, la situation devrait s'améliorer. Il répète ne pas toucher d'aides sociales.

Un député (S) demande en quoi la loi actuelle freine le développement des entreprises de transport.

M. Abawary dit que les freins sont l'interdiction de la location de voitures sans chauffeur à des personnes ainsi que l'examen conduit une fois par an pour le permis professionnel de chauffeurs. Le recrutement de chauffeurs professionnel est ainsi problématique.

Un député (Ve) souhaiterait savoir comment réduire le nombre de chauffeurs professionnels vaudois travaillant à Genève avec des plaques vaudoises.

M. Abawary estime que la fermeture du marché n'est pas possible. Concrètement, il faut réduire les entraves et permettre un accès facilité aux examens du permis professionnel. Il rapporte que la question de déménager le siège de son entreprise dans le canton de Vaud s'est posée. Avec la LMI, pratiquer le métier à Genève depuis le canton de Vaud est plus facile.

M. Vincent Maitre rappelle qu'il est illicite d'empêcher les chauffeurs vaudois de venir travailler à Genève.

Un député (MCG) souhaite demander au département, face aux déclarations des auditionnés, si un contrôle des horaires de travail des chauffeurs est pratiqué. Il s'agit de vérifier la conformité de cette activité avec l'OTR2. Il s'interroge sur le nombre d'infractions et de constats établis dans ce cadre.

Le Président précise que les chauffeurs sont libres de choisir leur horaire de travail et demande à ce qu'on reformule la question plus précisément.

Le député (MCG) explique vouloir la réponse de M. Bergonzoli de la brigade de sécurité routière quant aux contrôles effectués en 2015, ainsi que leurs résultats.

Un député (PLR) aimerait une réponse du département quant aux entraves subies par les entreprises genevoises alors que certains chauffeurs sont disposés à s'immatriculer à Genève.

Une députée (S) fait référence au propos de son collègue MCG et explique que, sur la base de la note envoyée par M. Baud-Lavigne le 23 octobre, les infractions constatées et leurs proportions sont basées sur la LCR et la LTaxis.

Elle se demande si des chiffres existent quant aux infractions liées au droit du travail comme évoquées par son collègue MCG.

Un député (PLR) souhaite savoir si sa question, portant sur les obstacles existants à l'obtention des plaques professionnelles à Genève et absents dans le canton de Vaud, a été transmise.

Mme Amy Ma Faure répond que la demande a été relayée au SCOM et souligne que le premier aspect de la question concernait, d'après ses souvenirs, la différence quant à la fréquence des examens. En effet, dans le canton de Vaud, des examens ont lieu chaque semaine tandis que dans le canton de Genève, une session par année est programmée. Ce dernier point est précisé dans le LTaxis. Dans le cadre de l'adoption des nouveaux projets de loi, une augmentation de la fréquence de ces examens pourra être considérée et une plus grande latitude laissée sur ce point dans le règlement.

Le Président souligne que ce point peut être relevé afin qu'il figure dans le règlement d'application.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que, dans le cadre des projets de loi, la question des examens ne se posera pas si les articles proposés sont votés en l'état. En effet, les VTC ne seront plus soumis à des examens. En revanche, déjà aujourd'hui, les sessions d'examens sont plus fréquentes pour les taxis. La question ne se pose donc plus que pour les limousines, qui ont une seule possibilité par année de passer l'examen. Ceci changera donc avec les projets de loi.

XVII. Audition de l'Association de défense des intérêts des chauffeurs de taxis (ADICT), représentés par M. Ciuclea, M. Moreira et Mme Tochtermann.

M. Ciuclea remercie la Commission de son accueil et rappelle aux députés qu'une note informative a été envoyée par l'association. Les membres présents de l'association souhaitent discuter de l'avenir des taxis privés dont la pratique est difficile actuellement, en raison de contraintes fortes. Il aimerait savoir comment les taxis bleus pourraient être intégrés dans la catégorie des taxis jaunes étant donné que le numerus clausus sera gardé par la suite. L'autre problème est constitué par les chauffeurs employés. La question se pose à savoir si une possibilité leur sera également offerte d'intégrer les taxis publics.

Un commissaire (UDC) demande combien de chauffeurs sont membres de l'association.

M. Moreira précise que ce nombre se situe de 50 à 70 sur les 250 taxis privés de Genève.

Le même député (UDC) dit avoir lu la note informative de six pages et demande si une des craintes de l'association est qu'une partie de ses membres rejoigne Uber.

M. Moreira estime qu'il est difficile d'apporter une réponse à cette question. En effet, on ne sait pas comment la loi va évoluer.

Le député (UDC) demande si des chauffeurs de l'association complètent leurs revenus en travaillant avec Uber.

M. Moreira répond négativement. Ce n'est plus le cas maintenant.

Le député (UDC) souhaite savoir pourquoi.

M. Moreira répond que cette pratique est devenue illégale.

M. Ciuclea ajoute qu'Uber, actuellement, ne souhaite plus travailler avec les chauffeurs de taxis.

Le député (UDC) aimerait avoir plus d'informations quant à la position de l'association par rapport aux nouvelles conditions de renouvellement de la concession prévues dans les projets de loi.

M. Ciuclea estime que le renouvellement de la concession tous les six ans n'est pas utile.

M. Moreira explique qu'un avocat l'est toute sa vie. Il devrait en être de même pour les chauffeurs de taxis.

Le député (UDC) demande si la proposition de l'association d'augmenter l'exigence des examens de français vise à limiter concurrence.

M. Moreira précise qu'il s'agit de limiter la concurrence et d'améliorer la qualité.

Un député (MCG) reprend les propos de M. Moreira quant aux obstacles à l'exercice de l'activité de chauffeur de taxis et demande quelle serait, dans ce cas, une situation idéale.

M. Moreira répond qu'il faut les mêmes conditions que les autres, c'est-à-dire l'utilisation des couloirs de bus et la prise en charge des clients sur l'espace public.

Une députée (S) souhaiterait savoir en quoi la proposition de l'association d'un examen pour les VTC serait un avantage. Elle souligne que ce point n'est pas prévu dans les projets de loi et rappelle que les projets de loi prévoient qu'un taxi bleu puisse intégrer soit la catégorie des VTC soit celle des taxis.

M. Moreira rappelle que les chauffeurs de limousines sont obligés de passer un examen, qui recouvrent des notions liées au droit et à l'utilisation du tachygraphe. Il faudrait que cela continue pour maintenir une certaine qualité de service.

La même députée (S) souhaite connaître la position de l'association quant à l'utilisation des voies de bus étant donné que le projet de loi réserve cette utilisation aux taxis transportant des clients. Elle souligne que si les VTC accèdent aussi à cet avantage, les voies de bus seront très fréquentées.

M. Moreira rappelle que certains chauffeurs équipés de plaque 96'000 transportant des personnes en véhicule sanitaire utilisent aussi les voies de bus, malgré le fait qu'ils ne soient pas soumis aux mêmes exigences d'examen que les taxis bleus. Il s'agit donc d'établir des priorités dans l'utilisation de ces voies.

La députée (S) indique que les conditions voulues par les membres de l'association sont semblables aux droits accordés aux taxis jaunes à l'exception de l'utilisation des stations. Or, la grande différence apportée par les projets de loi réside dans le fait **qu'un numerus clausus sera imposé aux taxis contrairement aux VTC**. Elle demande dans quelle catégorie souhaiterait se ranger les membres de l'association.

M. Moreira répond que les membres de l'association se voient intégrer la catégorie des taxis.

La députée (S) aimerait savoir si les membres de l'association auraient des mesures à proposer quant à l'activité des VTC dans le cadre des nouveaux projets de loi.

M. Moreira répond que les VTC ont toujours existé à Genève.

La députée (S) précise qu'actuellement il existe trois catégories. Les projets de loi prévoient la suppression d'une de ces catégories.

M. Moreira répond que cela ne pose pas de problème aux membres de l'association.

La députée (S) demande si les VTC devraient aussi pouvoir utiliser les voies de bus et pratiquer le maraudage. Elle souhaite savoir si les membres de l'association ont une opinion sur la catégorie VTC, telle que prévue par les projets de loi.

M. Moreira répond par la négative. Les membres souhaitent rester dans la catégorie des taxis.

Un député (UDC) demande quelles actions seraient envisagées par l'association si Uber occupe une plus grande partie du marché.

M. Moreira aimerait que les projets de loi encadrent les activités d'Uber de façon précise et souligne que de nombreuses évolutions sont en route, notamment avec les centrales qui pourraient être remplacées par des applications. Les membres sauront s'adapter au changement.

Le député (UDC) demande si l'association a des contrats d'exclusivité avec ses membres.

M. Moreira précise que ce sont les centrales, notamment la Centrale Coopérative Taxis 202 et Taxi Ambassador, qui ont l'exclusivité d'appel de certains hôtels.

M. Ciuclea ajoute qu'il n'y a pas de contact direct entre les hôtels et les chauffeurs.

Un député (S) souhaite savoir si l'interdiction de maraudage est respectée par les taxis bleus.

M. Ciuclea explique que cela dépend de la charge du travail.

M. Moreira ajoute que la priorité est toujours donnée aux taxis jaunes.

M. Ciuclea mentionne que lors des journées chargées comme le 31 décembre par exemple, les taxis bleus pratiquent la maraude afin que tous les clients puissent profiter d'un service de transport.

Le même député (S) souhaite savoir quel nombre de taxis serait à fixer dans le numerus clausus.

M. Moreira explique qu'il y a 250 taxis privés et 800 taxis publics. Ceux-ci sont tous exploités. En fonction du marché, des adaptations pourront avoir lieu mais il faudrait partir de l'offre actuelle.

Le député (S) répond qu'il s'agit donc d'environ 1'200 taxis.

M. Moreira acquiesce.

M. Ciuclea souligne que l'ensemble des taxis n'est occupé que durant 3 heures par jour. Hors de ces heures clés, seuls 60% des taxis auront des courses. Le temps d'attente pour obtenir une course peut alors aller jusqu'à 3 heures. Les taux d'activités sont très variables.

Un député (MCG) rappelle aux auditionnés que les taxis bleus devront faire le choix entre les taxis jaunes et les VTC. Les chauffeurs choisissant la catégorie VTC ne pourront plus revenir en arrière. Il y aura une intransigeance du Grand Conseil sur ce point. Il aimerait savoir si les membres de l'association ont bien compris cela.

M. Moreira acquiesce.

Un autre député (MCG) rapporte qu'au cours des auditions, la question a été posée du transport des personnes en situation de handicap. Il aimerait savoir si des membres de l'association se sont spécialisés dans le transport de personnes en situation de handicap et s'il faut introduire une obligation quant à cette prise en charge ou fixer un taux minimum de véhicules à équiper.

M. Moreira signale qu'il n'y a pas eu de consultation au sein de l'association sur ce sujet. Les propos tenus par les membres seront donc des prises de positions individuelles. Il souligne que pour s'équiper, il faut savoir de quel niveau d'handicap il s'agit. La question concerne plutôt l'accompagnement du client depuis son domicile jusqu'à sa destination. Il s'agit parfois de monter les escaliers pour aller chercher le client pour l'accompagner ensuite jusqu'à la salle d'attente de l'hôpital. Dans ce cas, il y a une différence importante de facturation. Il précise que le coût de l'équipement des véhicules n'est pas négligeable. Une aide de l'état serait alors, éventuellement, à étudier. Il conclut en soulignant que tous les chauffeurs transportent des personnes en situation de handicap.

Le député (MCG) explique qu'une des personnes auditionnées avait mentionné que certains chauffeurs refusent de prendre en charge une personne accompagnée d'un chien d'aveugle.

M^{me} Tochtermann souligne que les chauffeurs sont obligés de prendre en charge les chiens d'aveugle.

Un député (UDC) souhaiterait savoir si le fait d'avoir 2 ou 3 heures d'activités assurées par jour ne va pas pousser les chauffeurs à travailler avec Uber. En effet, d'après les informations obtenues, les chauffeurs pourraient attendre moins de temps pour une course.

M. Moreira souligne que la plupart des chauffeurs est indépendante. Ainsi, on ne peut pas les empêcher de travailler ailleurs.

M. Ciuclea ajoute que chaque chauffeur travaille où il le souhaite.

Le même député (UDC) demande si les neuf points listés en page 5 de la note transmise, constituent les avantages des taxis bleus par rapport à la concurrence.

M. Moreira explique que ces neuf points font plutôt référence aux inquiétudes des membres.

Un député (S) souhaiterait connaître le revenu moyen d'un chauffeur de taxis bleus.

M. Ciuclea souligne que cela varie. On peut compter sur un chiffre d'affaires de 200 francs par jour. Les charges doivent cependant être déduites.

Le même député (S) constate que cela fait environ 5'000 francs brut si on compte cinq jours de travail par semaine.

M. Ciuclea estime que le salaire net est d'environ 3'000 francs. Il a en tout cas diminué.

M. Moreira dit que la présence d'Uber, ainsi que la crise, ont joué un rôle dans cette diminution.

Le député (S) cite les dispositions générales du projet de loi « *un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.* ». Il demande aux membres si cette disposition est réalisable.

M. Moreira répond que les clients doivent surtout prendre en compte, lors d'une commande de taxis, des temps de trajets nécessaires s'ils habitent en périphérie.

M. Ciuclea ajoute que ces courses sont très profitables et sont rarement refusées par les chauffeurs.

Le Président remercie les auditionnés et spécifie que leurs éventuelles propositions d'amendements pourront être transmises à la Commission pour traitement.

C. Discussion et vote sur le PL 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Séance du 12 janvier 2016

Le Président indique que toutes les auditions prévues dans le cadre des travaux sur les PL 11709 et 11710 ont été effectuées. Les députés pourront donc à présent faire part de leur prise de position quant à une entrée en matière sur les projets de loi. Le Président propose de traiter en premier les PL 11707 et 11708 abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels, puis les PL 11709 et 11710, pour finir par la motion 2284 et le PL 10513. La motion 2097 ayant été retirée.

Une députée (S) intervient pour annoncer avoir une nouvelle demande d'audition. En relisant les précédentes auditions, le parti socialiste a constaté que l'audition du syndicat des taxis manquait actuellement aux travaux de la Commission. Or les PL 11709 et 11710 traitent pour la première fois d'un domaine subissant un changement de modèle économique qui doit être pris en compte. En effet, de nouvelles applications favorisent la mise en contact des clients et des petits indépendants. C'est le cas avec la société Airbnb par exemple. Dans le canton de Vaud, il existe un même type de modèle permettant de mettre en relation des femmes de ménage avec des clients potentiels, dans un marché très concurrentiel, avec de forts risques de précarisation. Puisque les projets de loi traitent d'un domaine touché par ce nouveau modèle, il s'agit de ne pas faire l'économie de l'audition d'un syndicat plus général, la CGAS.

Le Président estime que la société Airbnb développe de nouveaux emplois alors que les chauffeurs professionnels sont en majorité indépendants ou regroupés dans de petites entreprises. Les chauffeurs ne sont donc pas forcément syndicalisés. Le Président précise, cependant, ne pas être contre la demande d'audition.

Une autre députée (S) souhaite faire une remarque quant aux déroulements des travaux tels que proposés par Le Président. En effet, il semble étrange de commencer par le traitement des lois d'abrogation. Il serait plus logique de commencer par les PL 11709 et 11710, puis de passer aux lois d'abrogation.

Le Président souligne que sa proposition avait pour objectif d'assurer un travail complet de la Commission même sur des projets de loi de moindre importance.

Le Président procède au vote de la demande d'audition.

Pour : 6 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 UDC)

Contre : 8 (1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)

Abstentions : --

La demande d'audition est refusée.

Le Président constate un accord tacite de la Commission quant à la proposition de la députée socialiste sur le déroulement des travaux. Le Président ouvre les débats sur le projet de loi 11709.

Un autre député (S) aimerait une réponse écrite ou une audition des TPG quant aux nombres plus élevés de véhicules de transports ayant l'autorisation d'emprunter des voies de bus. En effet, il est indiqué dans les projets de loi, que les taxis seront autorisés à emprunter les voies de bus. Il s'agirait donc de toutes les voies de bus et non pas celles qui sont actuellement réservées aux taxis.

Le Président rappelle que les TPG avaient été consultés sur ce sujet. Mais il s'agit bien d'un nombre limité de voies de bus. Ceci pourra être précisé dans les projets de loi. Le Président souligne que la proposition d'audition pourra être réexaminée pendant les travaux de la Commission.

Au nom du Parti Socialiste, une autre députée (S) souhaite refuser l'entrée en matière sur les projets de loi notamment du fait qu'ils ne règlent pas les problèmes de la situation actuelle. De plus, le numerus clausus n'est maintenu que sur le papier. Il sera fixé dans les deux premières années suivant l'adoption des PL et permettra à tous les taxis privés de devenir des taxis publics. Ainsi, il y aura une forte augmentation potentielle du nombre de chauffeurs de taxis publics, sans garantie quant à la limite fixée par le Conseil d'État. Les problèmes soulevés par la motion 2284 ne sont pas réglés.

La députée (S) précise que bien que le parti socialiste marque son opposition quant aux projets de loi, il sera prêt à participer aux travaux de la Commission si une entrée en matière est acceptée. Elle conclut qu'en l'état, les projets de loi n'améliorent pas les conditions d'exercice du métier de chauffeur de taxi.

Au nom du Mouvement Citoyen Genevois (MCG), un député précise que son parti accepte l'entrée en matière sur les projets de loi puisqu'ils reprennent une partie d'anciennes propositions de son parti, notamment sur le *quittancier* électronique et la catégorie unique de taxis. Au fil des séances, d'éventuelles

amendements seront déposés mais sur le fond, les projets de loi pourraient mettre fin à la guerre des taxis. En effet, il y avait toujours cette problématique de l'exclusion d'une partie des taxis. Celle-ci est supprimée puisque que les taxis bleus auront la possibilité de devenir taxis jaunes. A cet égard, il signale ne pas comprendre la position du parti socialiste qui fait perdurer une situation débile. Il rappelle que les touristes ne comprennent pas toujours la distinction faite entre les différents taxis à Genève et invite ses collègues à accepter l'entrée en matière sur les projets de loi. Il indique ne pas comprendre la position des socialistes pour qui il semble urgent de ne rien faire.

Au nom du Parti Démocrate-Chrétien (PDC), un député annonce qu'il votera pour une entrée en matière sur les projets de loi. En effet, ils peuvent améliorer une situation actuellement chaotique. Le seul bémol des PL réside dans l'application d'un numerus clausus alors qu'il s'agit d'une économie libérale et d'un métier libéral.

Au nom du Parti Libéral-Radical (PLR), un député indique rentrer en matière sur les projets de loi au vu des propositions qui remédient à la situation actuelle, notamment avec un encadrement des activités d'Uber. De plus, des mesures sont mentionnées quant à l'aéroport international de Genève. Certains éléments sont à revoir mais sans être la panacée, les PL 11709 et 11710 constituent une avance nette.

Au nom de l'Union Démocratique du Centre (UDC), un député déclare souhaiter également entrer en matière sur les projets de loi et déposera éventuellement des amendements. Le cas échéant, le PL 10513 sera retiré à l'issue des travaux.

Le Président met au vote l'entrée en matière du PL 11709

Pour :	11 (1VE, 1PDC, 4 PLR, 2UDC, 3 MCG)
Contre :	4 (1EàG, 3S)
Abstentions :	--

L'entrée en matière est acceptée.

Le député (UDC) demande s'il ne faudrait pas inclure dans l'entrée en matière le PL 11710 également.

Le Président explique que le PL 11710 modifie le PL 11709. Il doit donc être traité à la suite. Une explication de ce point est donnée dans l'exposé des motifs.

Titre et préambule : Pas d'opposition – adopté.

Titre du chapitre 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 1 al. 1 : Pas d'opposition – adopté

Une autre députée (S) explique que son parti a pu constater, au vu des auditions, que certains chauffeurs ont des revenus très bas ce qui crée une situation de relative précarité. De plus leurs conditions de travail sont difficiles. Ainsi, le parti propose d'inscrire dans les buts du projet de loi, la garantie de conditions de travail décentes pour les chauffeurs de taxis. Les modifications à l'alinéa 2 de l'article 1 seraient donc les suivantes :

« Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois, et des conditions décentes d'exercice de la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. »

Un député (PDC) rappelle que les chauffeurs exercent une profession libérale, il n'y a donc pas à définir quoi que ce soit dans les projets de loi.

Un député (PLR) estime que le but des amendements n'est pas inintéressant. Il n'est cependant pas à traiter dans le cadre des projets de loi.

Un député (UDC) demande si le terme de « service public » est adéquat dans l'amendement à l'alinéa 2 de l'article 1 proposé par Me Roulet.

Le Président signale que la question pourra être discutée après le vote de l'amendement socialiste.

Un autre député (MCG) affirme également que la profession doit s'autoréguler. Le but de l'amendement socialiste est louable mais devrait être traité ailleurs.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'article 1 alinéa 2.

² *« Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et*

en tout lieu du territoire genevois, et des conditions décentes d'exercice de la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. »

Pour : 5 (3 S, 1 Ve, 1 EàG)
Contre : 8 (1 PDC, 2 PLR, 3 MCG, 2 UDC)
Abstentions : –
L'amendement est **refusé**.

Le Président cite à présent l'amendement à l'article 1, l'alinéa 2 de Me Roulet :
« *Elle a pour but de **permettre l'exercice de la profession de transporteur par tous les acteurs afin que par leur complémentarité les clients disposent d'un service public efficace et de qualité capable de répondre à leur demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.** ».*

Un député (MCG) rappelle à la Commission que seul un député peut déposer un amendement.

Le Président précise que lors de leurs auditions, les associations ont toutes été priées de faire parvenir à la Commission leurs propositions d'amendements. Le Président demande à son collègue MCG s'il souhaite à présent remettre en cause cette démarche.

Le député (MCG) répond qu'il s'agit avant tout d'une question de forme.

M. Nicolas Huber précise, pour la bonne forme, qu'il est mentionné au début du synopsis que les amendements proviennent des milieux professionnels. Ce terme, assez long, a été remplacé par Me Roulet. De plus, les milieux professionnels ne constituent pas une entité juridique.

Un député (EàG) estime que son collègue MCG a raison quant aux problèmes de forme posés. Seuls les députés peuvent présenter des amendements. Cependant, dans la mesure où la Commission a demandé aux associations de présenter leurs amendements, ces derniers devraient être votés. Il propose à la Commission que le Président reprenne l'ensemble de ces amendements.

Un député (EàG) dit abonder dans le sens de son collègue MCG. De plus, si le Président souhaite reprendre tous les amendements des associations, il semblerait logique qu'il les soutienne tous également. Il propose donc que, pour chaque amendement, la question soit posée aux députés de savoir s'ils sont intéressés à le soutenir.

Le Président constate l'assentiment de l'ensemble de la Commission face à cette proposition. Il relit ainsi l'amendement de Me Roulet et demande si un député serait intéressé à reprendre cet amendement : « *Elle a pour but de permettre l'exercice de la profession de transporteur par tous les acteurs afin que par leur complémentarité les clients disposent d'un service public efficace et de qualité capable de répondre à leur demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.* ».

Un député (UDC) se dit intéresser à soutenir cette proposition mais à des questions de compréhension à adresser au DSE. Il demande à quoi fait référence le terme « à **leur demande** ».

Le Président estime que la proposition adoptée est claire. Il s'agit de ne reprendre que les amendements qui ne nécessitent pas d'explications supplémentaires.

Le député (MCG) souligne qu'il n'est pas de la responsabilité du DSE de préciser les amendements déposés. Selon lui, la manœuvre derrière la proposition de Me Roulet est de transformer les taxis en transporteurs. Ceci est exclu pour le MCG.

Le député (UDC) indique ne plus vouloir reprendre cet amendement.

Article 1 al. 2 : Adopté comme proposé.

Un autre député (S) souhaite savoir comment il est possible de garantir que l'activité des transporteurs respecte l'environnement, comme mentionné à l'alinéa 3 de l'article 1.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le principe de la **conduite écologique** est enseigné dans les cours dispensés aux chauffeurs de taxis. Ceci est spécifié dans le règlement d'application.

Un député (Ve) demande comment le respect du principe de moralité publique pourrait également être contrôlé.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que lors de l'examen, un **certificat de bonne vie et mœurs** est demandé. Ce point pourra être vérifié.

Un député (MCG) précise qu'il s'agit là d'une spécificité genevoise et souligne qu'un casier vierge ne permet pas forcément d'obtenir ce certificat. Dans le

cadre d'un service public ou lors du transport professionnel de personnes, un certificat est requis. Il rappelle que les vendeurs professionnels ont, eux, besoin d'une carte de légitimation pour se présenter aux domiciles des gens.

Une députée (S) demande quels types d'acte ont été commis par les personnes n'ayant pas obtenu ce certificat.

Le député (MCG) explique que le certificat prend également en compte les contraventions ou les poursuites non payées et les anciennes condamnations pour des crimes graves. Le panel est assez large.

Un député (S) aimerait avoir un rappel de la jurisprudence existant au sujet de la moralité publique. Celle-ci avait été évoquée lors de l'examen de la LRDBHD par la Commission de l'économie.

Mme Amy Ma Faure confirme avoir effectué des recherches à ce sujet, lors de l'examen de la LRDBHD. Elle mentionne ensuite que la moralité publique est une notion qui peut varier suivant les époques et les sensibilités locales et n'est donc pas égale dans tous les pays ou cantons. Elle propose à la Commission de reprendre les recherches effectuées pour compléter cette réponse. Dans tous les cas, il est accepté que cette notion varie avec le temps.

Le Président précise que, depuis les années 80, les personnes s'adonnant à la prostitution ont également le droit à un certificat de bonne vie et mœurs.

Un député (Ve) demande si les exigences à la moralité publique mentionnées dans le projet de loi se traduisent par l'obtention par le transporteur d'un certificat de bonne vie et mœurs.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'un transporteur se doit d'avoir une moralité publique irréprochable.

Le député (Ve) estime qu'il ne s'agit pas de la même chose. Dans le projet de loi, la moralité publique se traduit par l'obtention d'un certificat de bonne vie et mœurs.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cela revient effectivement au même.

Un député (PDC) demande si le terme transporteur englobe les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur. Si c'est le cas, il s'agirait de le définir au début du projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que l'article 4 ne définit pas ce terme en tant que tel. Il devrait cependant se trouver un peu plus loin dans le texte.

Mme Amy Ma Faure explique que cette définition se trouve dans l'exposé des motifs, dans le commentaire à l'article 2.

M. Patrick Baud-Lavigne confirme ensuite que les candidats à l'examen de chauffeurs de taxis doivent se trouver en possession d'un certificat de bonne vie et mœurs.

Le député (Ve) propose de mettre de côté cet article en retenant les précisions concernant tous les domaines qui sont touchés par cet article.

Le Président précise qu'un seul domaine est traité dans l'article, celui des transporteurs. L'obligation d'avoir un certificat de bonne vie et mœurs dans un autre métier n'est pas prépondérant. C'est simplement une des conditions pour accéder au brevet de chauffeur.

Mme Amy Ma Faure souligne que cette disposition reprend ce qui avait été proposé dans la LTSP par rapport au but qui était poursuivi. Cette mention figure également dans la LRDBHD. Il s'agit d'une disposition type de l'intérêt public, au sens large, qui est poursuivi. Dans le sens de la moralité publique, c'était par rapport à certaines dispositions pénales. À l'époque, on avait à cœur de faire en sorte que les personnes n'aient pas de casier judiciaire. Dans le cas d'un chauffeur qui aurait un comportement contraire à la moralité publique, il paraît important de maintenir la poursuite de l'intérêt public même si cette notion est variable dans le temps.

Le Président explique que cela permet également de protéger le consommateur.

Le député (Ve) aimerait avoir accès à la liste des conditions d'accès à ce certificat.

Le Président rappelle qu'un 3ème débat aura lieu pour l'examen des PL 11709 et 11710.

Le député (Ve) propose de supprimer le terme « de la moralité publique » dans l'alinéa 3 de l'article 1.

Le Président met au vote la proposition d'amendement vert à l'alinéa 3 de l'article 1 :

³ « La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique. ».

Pour : 2 (1 EàG, 1 Ve)
Contre : 12 (3 S, 1 PDC, 3 PLR, 3 MCG, 2 UDC)
Abstentions : --
L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'alinéa 3 de l'article 1 :

Pour : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 2 (1 EàG, 1 Ve)
Abstentions : 3 (3 S)

Article 1 al. 3 : Adopté comme proposé par le PL.

Le Président met au vote l'article 1 dans son ensemble :

Pour : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 3 (1 EàG, 2 S)
Abstentions : 2 (1 S, 1 Ve)

Article 1 : Adopté comme proposé par le PL

Le Président annonce qu'il y a une proposition d'amendement de Me Roulet à l'article 2. Le Président demande aux députés si l'un d'eux souhaite le reprendre.

Une députée (S) déclare vouloir reprendre cet amendement car elle aurait des questions quant à son contenu.

Un député (MCG) précise que cet amendement devra être voté. Il n'est en effet pas possible de reprendre un amendement sans le voter.

La députée (S) demande au DSE s'il y a une différence entre la proposition d'amendement de Me Roulet et celle d'Uber. Les deux modifications visent en effet à exclure du champ d'application le co-voiturage. Elle demande si la rédaction du projet de loi tel que présenté exclut le co-voiturage et rappelle que, lors de son audition, les représentants d'Uber ont souligné ne pas souhaiter lancer Uber pop à Genève. Or c'est ce qui est proposé dans l'amendement

d'Uber. Il s'agit donc de procéder à un choix politique pour savoir s'il faut légiférer.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que le champ d'application du projet de loi s'applique aux transporteurs professionnels. Le co-voiturage ne rentre pas dans cette catégorie. En effet, dans cette activité la seule façon de payer la personne qui effectue le trajet est le partage des frais effectifs. Il ne peut donc pas y avoir de profit. Les personnes souhaitant effectuer un trajet spécifique peuvent s'inscrire sur des sites du type BlaBlaCar. Uber pop ne correspond pas à une activité de co-voiturage d'un point de vue légal. En effet, les chauffeurs Uber pop travaillent à longueur de journées et d'années, sur tout type de trajet demandé par le client. En l'occurrence, les propositions de Me Roulet et d'Uber sont inutiles puisque la question du co-voiturage sort du champ d'application de la loi. Il souligne que cette question est traitée au niveau fédéral. En effet, à sa connaissance, le co-voiturage peut être pratiqué au maximum deux fois dans une période de deux semaines. Dans le cas contraire, cette pratique pourrait être considérée comme professionnelle.

La députée (S) donne l'exemple de connaissances qui effectuent tous les jours le trajet depuis Samoëns en co-voiturage.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que dans ce cas il y a un partage des coûts d'essence. Aucun profit n'est réalisé.

Un député (MCG) fait un parallèle avec le co-voiturage et le transport de passagers par voie aérienne. Dans ce cadre, un pilote peut embarquer un passager privé et le faire participer aux frais d'essence par exemple. Il faut cependant que les passagers remplissent un formulaire puisque le pilote ne possède pas d'assurances professionnelles. Le co-voiturage pose le problème de couverture, puisque l'assurance RC ne couvre pas toujours les frais en cas d'accident.

Il souligne que la manière de faire de sa collègue est problématique car il semble qu'elle ne souhaite plus, à présent, soutenir cette proposition après les discussions effectuées. Selon cette logique, tous les amendements provoqueront des discussions. Un nombre de séances important sera alors nécessaire au traitement des projets de loi. Il conclut que l'application de cet amendement aurait le corolaire suivant : une société quelconque pourrait tomber sous le coup de la loi si elle souhaitait chercher un client à l'aéroport.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que, dans l'alinéa 1bis de l'article 3 de l'OTR2, il est précisé que : « *1bis - Sont réputées professionnelles les courses qui sont effectuées régulièrement par un conducteur ou avec un véhicule, dans le but de réaliser un profit économique. Les courses sont régulières si elles sont effectuées au moins deux fois dans des intervalles de moins de seize jours. Le profit économique est réputé réalisé lorsque le prix requis pour la course dépasse les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur.* ».

Ainsi, dans l'exemple de Samoëns, aucun profit économique n'est réalisé. L'OTR2 ne s'applique pas. La question du co-voiturage n'est donc pas à traiter au niveau cantonal.

Le député (MCG) ajoute que les clients Uber paient l'entreprise avec leur carte de crédit. Il s'agit donc bien d'un transport rémunéré et non d'une activité de co-voiturage. Il souligne que cet amendement est trop précis. Il faut laisser une certaine latitude au département.

Un député (PDC) demande pourquoi il est précisé dans l'amendement de Me Roulet « au sens du droit fédéral ».

La députée (S) répond qu'il n'est nul besoin de faire référence au droit fédéral puisqu'il doit être appliqué de toute façon. Elle souhaite à présent retirer l'entier de cet amendement.

Le député (MCG) souligne que la démonstration a été faite de ce qui avait été discuté auparavant. Il rappelle que cet amendement, même s'il est retiré, devra figurer dans le rapport.

La députée (S) estime au contraire qu'il est intéressant que les discussions autour des amendements retirés soient maintenues dans le rapport.

Le Président précise que des amendements ont déjà été proposés auparavant par des associations. Il faut un projet de loi qui convienne à tout le monde. Ceci est à l'origine de la démarche adoptée par rapport aux amendements, qui pourront être repris par les députés. Il s'agit également d'éviter un referendum.

Un député (UDC) demande pourquoi l'alinéa a de l'article 2 ne précise pas que le projet de loi régit exclusivement les véhicules immatriculés à Genève.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que le projet de loi sera applicable à tous, indépendamment de l'immatriculation. Il existe également des chauffeurs immatriculés en France qui prennent en charge des clients depuis l'aéroport de Genève, par exemple. Cependant, il n'est pas possible de réglementer les permis accordés dans le canton de Vaud. Ceci concerne donc seulement les genevois et les véhicules immatriculés à Genève. La loi se déploie cependant sur l'ensemble des activités ayant lieu sur le canton de Genève.

Le député (UDC) souligne que l'article 13 du PL traite pourtant des offreurs étrangers et de la restriction qui leur est appliquée.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que M. Auer, lors de son audition, a donné des explications quant à la LMI et la façon dont elle déploie ses effets. Les juristes du département ont actuellement des doutes concernant la légalité des activités de cabotage pratiquées par les chauffeurs Uber immatriculés dans le canton de Vaud. Actuellement, il n'y a cependant aucune jurisprudence sur le sujet. Le projet de loi reprend donc les bases légales actuelles en attendant qu'une décision soit prise par un tribunal. La vision du département est de contrôler ce qui circule sur le territoire genevois, via les services de police et du commerce. Concernant l'attribution des licences de taxis, elle sera la responsabilité du SCOM uniquement pour les personnes domiciliées à Genève et possédant des plaques genevoises.

Un député (S) demande si la lettre a de l'article 2 ne devrait pas faire référence à une personne morale. En effet, en l'état l'alinéa mentionne que : « *l'activité de transport professionnel de personnes déployées par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise ;* ».

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la notion de personne morale se retrouve dans le terme « à titre individuel » de l'alinéa.

Le député (S) demande si une fondation ne devrait pas également rentrer dans le champ d'application du projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne dit ne pas avoir d'opposition à cette modification.

Le Président demande au département de proposer un amendement à la Commission sur ce point.

Un député (Ve) demande des précisions sur la base légale régissant le co-voiturage.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'il s'agit de l'alinéa 1bis de l'article 3 de l'OTR2.

Séance du 19 janvier 2016

Point de situation sur les travaux de commission

Le Président informe la Commission que le département a une communication à faire concernant l'arrêt rendu par le Tribunal fédéral à l'encontre d'Uber.

Ainsi, c'est M. Patrick Baud-Lavigne qui explique aux députés que le Tribunal fédéral a rendu ce matin un arrêt dans une des procédures opposant le SCOM à l'entreprise Uber. En effet, une interdiction d'exercer avait été adressée à l'entreprise en mars 2015 puisque cette dernière n'avait pas fait de demande pour exercer en tant que centrale de courses. La décision avait été prise par le SCOM nonobstant recours. Uber a ensuite fait recours contre l'impossibilité de faire recours auprès de la chambre administrative genevoise. Celle-ci a refusé la demande de l'entreprise, qui s'est ensuite pourvue au Tribunal fédéral avec les résultats discutés. Il souligne que cet arrêt n'aura pas de portée sur le terrain puisqu'Uber n'emploie plus les chauffeurs de taxis. **Le problème est que les chauffeurs de taxis, à la lecture des journaux, pourraient penser qu'Uber est interdit à Genève.** Ainsi, le DSE va faire un communiqué de presse pour clarifier la situation. M. Patrick Baud-Lavigne rapporte que Me Roulet a déjà envoyé un courrier au DSE à ce propos.

Une députée (S) demande s'il y a également au niveau du Tribunal fédéral, une procédure concernant l'effet suspensif entre la société Taxiphone et Uber.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le département n'est pas impliqué dans les procédures impliquant Taxiphone et Uber. Deux procédures ont été entreprises par le DSE, la première concerne un effet suspensif impliquant l'entreprise Uber. Le recours a été déclaré irrecevable. La question sur le fond n'a cependant pas encore été traitée au niveau cantonal. La chambre administrative doit encore se prononcer. Une fois qu'une décision sera rendue, l'affaire sera probablement portée au Tribunal fédéral. Il souligne que le département n'a pas de pronostic quant au moment où la chambre administrative rendra une décision sur le fond. La seconde procédure intentée par le SCOM concerne les chauffeurs ayant utilisé la plateforme Uber en tant

que taxis et ceux qui l'utilisent encore actuellement alors qu'ils travaillent en tant que chauffeurs de limousines immatriculées dans le canton de Vaud. Il s'agit d'une procédure intentée aux chauffeurs. Ceux-ci ont fait recours contre la décision du SCOM, grâce aux financements de l'entreprise Uber. La chambre administrative ne s'est pas encore prononcée dans cette procédure. Ainsi, toutes les affaires sur le fond sont pendantes devant l'autorité administrative genevoise.

Le Président fait référence à un article paru dans le Courrier au sujet des nouvelles technologies notamment Uber.

Le Président apporte des précisions concernant les discussions de forme quant aux amendements proposés par les associations et rappelle que le tableau synoptique établi par M. Huber liste l'ensemble de ces propositions de modifications. Le Président explique que chaque amendement sera lu. Suite à cela, chaque député aura le loisir de se l'approprier. Dans le cas contraire, celui-ci ne sera pas discuté plus en détail. Le Président constate que l'ensemble de la Commission est favorable à cette proposition.

Reprise des travaux de commission

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 avec l'amendement du DSE à la lettre a de l'article 2.

Mme Amy Ma Faure rappelle que la demande d'un député socialiste portait sur le remplacement du terme « entreprise » par le terme « personne morale ». Cependant, le terme « entreprise » est plus large que la notion de « personne morale » puisqu'il comprend également les entités sans personne morale. Ainsi, il est proposé la modification suivante à l'article 2, lettre a : « *que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, **quelle que soit sa forme juridique*** ».

Le Président met au vote la proposition d'amendement du DSE à la lettre a de l'article 2 :

*«a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, **quelle que soit sa forme juridique.** »*

Pour : 12 (1 EàG, 3S, 1Ve, 1PDC, 2 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Le Président lit les amendements à l'article 2 (nouvelle teneur) alinéas 1, 2, 3 et 4 de Me Roulet. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre les modifications proposées. Le Président met au vote l'ensemble de l'article 2 ainsi amendé :

Pour : 11 (3S, 1Ve, 1PDC, 2 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 EàG)

Article 2 : Adopté comme proposé.

Le Président lit l'amendement à l'article 3, alinéa 2 (nouveau) de Me Roulet et demande si un député présent souhaite reprendre cet amendement.

Une députée (S) annonce, à ce propos, avoir une question au DSE quant à sa politique de consultation des milieux professionnels lors de l'application des lois. Elle estime que la proposition de modification de Me Roulet n'est peut-être pas située au bon endroit. Cependant, il faudrait une référence ailleurs dans le projet de loi à la consultation des milieux professionnels. En l'état actuel, cette notion n'est mentionnée nulle part dans le projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'aujourd'hui il y a déjà consultation régulière avec les milieux professionnels, institutionnalisés au travers de la commission chargée de statuer sur les sanctions notamment. Il y a une série de commissions officielles qui pourra être supprimée sur proposition du Conseil d'État. Ces suggestions n'ont pas encore été traitées par le Grand Conseil. Le département souhaite établir un bon contact avec les milieux professionnels. Cependant, les différentes factions présentes au sein des milieux professionnels ne sont pas toujours d'accord, ce qui peut rendre cette tâche difficile. La volonté politique de discuter est pourtant bien là, sans qu'il y ait une institutionnalisation de cette question dans le projet de loi.

Le Président demande si cela peut figurer dans le règlement d'application.

La députée (S) indique que, selon ses souvenirs, le PL 11458 concernait en partie les taxis. L'idée n'est donc pas de revenir sur ce projet de loi, qui a été voté. Elle propose ainsi d'ajouter une phrase ou un alinéa pour que les milieux professionnels soient consultés sur les grandes questions. Cet amendement sera dans tous les cas proposés par le parti socialiste. À défaut, cette notion pourra

figurer dans le règlement d'application. Il ne semble pas adéquat que cette notion de consultation soit laissée à la seule appréciation du Conseil d'État.

Le Président met au vote l'article 3 dans son ensemble.

Pour : 11 (3S, 1Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 EàG)

Article 3 : Adopté comme proposé.

Mme Amy Ma Faure souligne qu'en lien avec la remarque d'un député (S), la lettre d de l'article 4 devrait être modifiée de la façon suivante pour maintenir une certaine cohérence : « *diffuseur de courses* » : *personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.* ».

Le député (S) propose un amendement à la lettre b de l'article 4. Malgré une certaine redondance, il faudrait préciser : « *voiture de transport avec chauffeur* » / « *VTC* » : *voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public, ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;* ». En effet, l'alinéa 1 de l'article 4 indique que les taxis bénéficient de l'usage accru du domaine public. Il est sous-entendu que les VTC eux ne possèdent pas ces droits. Cependant, le parti socialiste souhaite faire cet amendement pour être clair.

Un député (PLR) estime qu'il s'agit là d'une absence qualifiée. L'ajout proposé par le parti socialiste est possible, cependant, il faudrait également éviter de surcharger les lois.

Le député (S) indique qu'il est nécessaire d'explicitier cet élément, notamment parce qu'un des enjeux du projet de loi est la distinction entre deux catégories, les VTC et les taxis.

Une députée (S) souligne qu'au niveau des définitions, un citoyen lambda souhaitant connaître la définition des VTC devra lire l'ensemble de l'article 4 pour déduire que les VTC ont des droits différents. Ce n'est pas très pédagogique. Or, il est essentiel de faire la différence entre les prérogatives des taxis et des VTC.

Le député (PLR) souligne que ce problème va se représenter lors des travaux de la Commission sur le PL. Il semble peu probable qu'une personne ne lise que l'alinéa b de l'article 4 d'autant plus que l'ensemble de l'article ne nécessite pas un temps important de lecture. Il se dit ainsi contre la proposition socialiste bien qu'il en saisisse la portée.

Le Président estime que les définitions précises évitent tout quiproquo par la suite.

La députée (S) souhaite avoir des détails quant aux termes de « commande ou réservation préalable » telles que mentionnés dans l'alinéa b de l'article 4. En effet, certains auditionnés ont mentionné qu'une commande préalable peut se faire quelques minutes seulement avant la prise en charge du passager. Elle dit vouloir comprendre dans quel sens peuvent être compris les termes mentionnés. De plus, elle demande également quelle différence est faite entre le terme d'« exploitant d'entreprise » mentionné à la lettre c de l'article 4 et le terme d'« entreprises de transport » utilisé à l'article 8. Elle aimerait savoir pourquoi des termes différents recouvrent une même réalité.

Un député (Ve) rappelle que les associations de chauffeurs limousines ont précisés que leurs activités se distinguaient de celles des taxis notamment par la commande préalable. Il souhaite savoir si cette distinction est faite dans le projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la commande est instantanée. Pour les VTC comme pour les taxis, avec la société Taxiphone qui possède des applications par exemple, il s'agit simplement de cliquer pour faire une commande de course. Il rappelle que les VTC et les taxis n'ont pas les mêmes droits sur l'usage du domaine public. Une réservation préalable de course s'effectue une heure, trente minutes ou même le lendemain. Une commande est, elle, immédiate.

La députée (S) estime que le terme commande n'inclut pas le fait que celle-ci soit instantanée. Ceci est pourtant important, notamment pour savoir si Uber entre dans la catégorie des taxis ou des limousines. Les représentants de

l'entreprise ont maintenu qu'une commande effectuée 30 secondes avant la prise en charge est une commande préalable.

M. Patrick Baud-Lavigne dit qu'en France, il y a eu un débat concernant le délai nécessaire à établir entre la commande et la prise en charge. Le Conseil d'État a choisi de supprimer la disposition sur le sujet après de multiples discussions. Il précise ne pas vouloir préjuger des décisions que pourront rendre les autorités suisses. Il faut cependant considérer que ce sont des services différents. A cet effet, il explique que la possibilité d'être hélé ainsi que l'utilisation accrue du domaine public donnent un avantage aux taxis publics alors que la commande instantanée pourra être utilisée aussi bien par les taxis que par les VTC. Il semble peu raisonnable, notamment avec les avancées technologiques, d'imposer un délai de 15 ou 30 minutes avant la prise en charge pour qualifier une demande de course de commande préalable. Ces définitions pourront cependant être précisées plus en avant dans le règlement d'application ou dans le cadre de la loi.

Le député (Ve) demande si **la commande est forcément immédiate**.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (Ve) souligne que, dans l'exposé des motifs, il est mentionné que les chauffeurs VTC ne fonctionnent que sur commande préalable.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que, tant que le véhicule de transport n'est pas disponible, une demande de course sera considérée comme une commande préalable.

Le député (Ve) demande si une personne faisant une demande de course juste avant que le taxi n'arrive effectue également une commande préalable.

M. Baud-Lavigne acquiesce.

Un député (MCG) demande si, au sens de la loi, la différence principale est qu'un chauffeur de taxi peut être hélé contrairement aux VTC. Ainsi, même si une personne fait une demande de courses VTC via une application alors que le chauffeur est localisé à proximité, il s'agira d'une commande préalable.

M. Patrick Baud-Lavigne confirme qu'il s'agira alors bien d'une commande préalable. La différence majeure reste dans **la prérogative des taxis à être hélés**. Seuls les taxis seront équipés de bonbonne, de manière notamment à

éviter que les clients ne se trompent, comme c'est le cas actuellement, avec les taxis bleus. Les VTC ne pourront donc pas être hélés, ce qui était un point sensible pour les milieux professionnels. Il souligne qu'en utilisant une application, commander une course pourra cependant être aussi rapide que le fait d'héler un taxi.

Le député (MCG) remarque qu'en dehors des demandes de courses qui s'organisent après qu'un client hèle un taxi, toute autre demande de course sera une commande préalable. Il constate que cette disposition est conforme à ce que souhaitait le MCG et demande quelles sont les propositions du parti socialiste sur le sujet.

La députée (S) rappelle que le DSE et M. Maudet ont mentionné qu'un des critères pour être VTC était de travailler sur commande préalable. Ceci sans pour autant définir ce terme. Elle considère qu'une demande de course effectuée dans un laps de temps de 30 secondes, n'est pas une demande faite à l'avance. Elle constate aussi qu'il n'y a pas d'autre manière de régler le problème puisqu'imposer un délai entre la demande de course et la prise en charge semble peu raisonnable. Cependant, dans les faits, il est faux de dire que les VTC travailleront sur commande préalable.

Le député (S) résume les discussions en constatant que toute demande de course, sauf si celle-ci passe par le fait d'héler un taxi, est considérée comme commande préalable.

Le député (MCG) explique que si une personne fait une demande de course par téléphone, alors qu'elle se trouve à quelques mètres d'une station de taxis, il y aura une commande préalable.

M. Patrick Baud-Lavigne répond à la question de la députée socialiste concernant les exploitants et leurs définitions en soulignant qu'il n'y a pas de différence dans les termes utilisés dans les articles 4 et 8. Il s'agit bien d'exploitant d'entreprise de transport. On ne parle pas d'une autre entreprise.

La députée (S) estime que dans ce cas, la même expression devrait être utilisée dans la lettre c de l'article 4 et dans la section 2 du projet de loi.

M. Baud-Lavigne explique que, dans un cas, il s'agit de l'entité morale tandis que dans l'autre, il est question du dirigeant de l'entité morale.

La députée (S) indique qu'il faut préciser dans la lettre c de l'article 4 : « *exploitant d'entreprise de transport* ».

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (MCG) demande si une entreprise, de téléphonie par exemple, souhaitant chercher des clients à l'aéroport serait dans l'illégalité par rapport aux nouveaux projets de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne répond par la négative et précise que dans ce cas, la prestation de transport n'a pas été effectuée contre rémunération. La société ISS travaillant en tant que « Facility Services Manager » dans le bâtiment DuPont au Grand-Saconnex, a mis en place une navette pour les employés afin de relier la gare. Les chauffeurs effectuant ces trajets doivent avoir un permis professionnel. Dans le cas cité ici, la prestation de conduite est ponctuelle et non rémunérée.

Le député (MCG) demande au DSE si l'amendement socialiste est redondant mais a une utilité.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'amendement est effectivement redondant, mais ne s'oppose pas à cette modification si la Commission estime l'article modifié plus pédagogique.

Le Président met au vote la lettre a de l'article 4.

Article 4 lettre a : Pas d'opposition – adopté.

La députée (S) souhaite amender la lettre b de l'article de la façon suivante : «b) *voiture de transport avec chauffeur* » / « *VTC* » : *voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande **immédiate** ou réservation préalable, contre rémunération,*

Le député (MCG) estime que la précision qu'une commande doit être immédiate va causer des problèmes avec les chauffeurs de taxis publics.

La députée (S) répète qu'il n'y a pas de différence entre le terme de commande et réservation. Il faut ainsi préciser car le texte du projet de loi n'est pas assez clair pour montrer la réalité que ces termes recouvrent.

Le Président met au vote l'amendement à la lettre b de l'article 4 :

*«b) voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande **immédiate** ou réservation préalable, contre rémunération,*

Pour : 5 (1 EàG, 3S, 1Ve)
Contre : 7 (1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)
Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est refusé.

Le Président met au vote le second amendement à la lettre b de l'article 4 :

*b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public, **ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi » ;***

Pour : 10 (1 EàG, 3S, 1 Ve, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 4 (1 PDC, 3 PLR)
Abstentions : --

L'amendement est accepté.

Le Président lit à la commission la proposition d'amendement socialiste à la lettre c de l'article 4 :

*c) exploitant d'entreprise **de transport** » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ;*

La députée (S) demande au département pourquoi la définition du transporteur n'est pas donnée dans l'article 4. Elle est proposée par Me Roulet dans son amendement. Elle constate que ce terme, qui englobe les VTC et les taxis, est mentionné à divers endroit du projet de loi alors qu'il n'est pas défini.

M. Patrick Baud-Lavigne estime qu'il n'y a pas d'utilité à définir ce terme. Cet ajout apporterait plus de confusion puisqu'on essaie de définir deux entités indépendantes et séparées, les VTC et les taxis.

La députée (S) constate pourtant que ce terme, englobant VTC et taxis, est utilisé plusieurs fois tout au long du texte du projet de loi.

Un député (PLR) intervient en expliquant avoir eu les mêmes réflexions que sa collègue. Cependant, dans un deuxième temps, la définition de transporteur, c'est-à-dire une personne qui transporte une autre personne d'un point a à un point b, apparaît clairement. Il estime qu'il s'agit donc avant tout d'une explicitation d'un terme qu'il n'est pas utile de préciser.

Un député (S) estime qu'un transporteur peut également être un chauffeur de camions de 45 tonnes par exemple. Il faut ainsi définir ce terme par l'introduction d'une nouvelle lettre c à l'article 4.

Le Président demande à la députée (S) si la définition du transporteur proposée par Me Roulet devrait être reprise. Cette dernière acquiesce.

Le Président met au vote l'amendement socialiste pour une nouvelle lettre c à l'article 4 :

- c) « transporteur » : toute personne physique ou morale ayant pour activité le transport professionnel de personnes ou l'organisation d'une entreprise exerçant un tel transport ;**

Pour : 6 (1 EàG, 3S, 2 UDC)

Contre : 8 (1Ve, 1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Abstentions : --

L'amendement est refusé.

Un autre député (MCG) demande à sa collègue socialiste si elle proposera également un amendement à l'article 2 du projet de loi lors du troisième débat. En effet, il y est spécifié que la loi régit « une entreprise, quelle que soit sa forme juridique ». La notion d'entreprise de transport est absente.

La députée (S) répond que cette question sera examinée par son parti au cours des travaux.

Le Président met au vote la proposition d'amendement socialiste à la lettre c de l'article 4 :

c) *exploitant d'entreprise de transport* » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;

Pour : 7 (1 EàG, 3S, 1 Ve, 2 UDC)

Contre : 4 (1 PDC, 3 PLR)

Abstentions : 3 (3 MCG)

L'amendement est accepté.

Le Président met au vote la lettre c de l'article 4 ainsi amendée :

Pour : 10 (3S, 1 Ve, 1 PDC, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 4 (1 EàG, 3 PLR)

Article 4 lettre c : Adopté tel qu'amendé.

Le Président met au vote la proposition d'amendement du DSE à la lettre de l'article 4 :

c) « *diffuseur de courses* » : **toute personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.** ».

Pour : 14 (1 EàG, 3S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Le Président demande si un député souhaite s'approprier les propositions d'amendements de Me Roulet à l'article 4. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre ces modifications. Il met alors au vote l'ensemble de l'article 4 ainsi amendé :

Pour : 13 (3S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 EàG)

Article 4 : Adopté comme proposé.

Titre du Chapitre 2 : Pas d'opposition – adopté.

Titre de la section 1 : Pas d'opposition - adopté

Le Président lit les amendements de Me Roulet et Uber à l'alinéa 1 de l'article 5. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre ces amendements.

La députée (S) explique vouloir proposer des amendements aux alinéas 3 et 6 de l'article 5 pour que les chauffeurs soient également soumis à des examens, mais moins conséquents que ceux des taxis. Elle lit sa proposition d'amendement à l'alinéa 3 :

³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.

La députée (S) indique que le parti socialiste estime que les VTC se doivent d'avoir des connaissances quant aux obligations résultant de la loi. En effet, il n'y pas de raison qui justifie que les VTC ne soient pas soumis à cette exigence. De même, puisque les VTC polluent autant que les taxis, des connaissances en matière de conduite écologique leurs sont nécessaires. Elle explique que l'examen VTC devrait aussi concerner le contrôle de connaissances suffisantes en français et en anglais de manière à assurer un service de qualité.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que ce point est central dans le projet de loi. En effet, **l'idée était de ne pas soumettre les VTC à des examens**, notamment en lien avec la jurisprudence fédérale et le droit à la liberté économique. Il estime que l'activité des VTC genevois ne va pas forcément s'améliorer par ce biais, puisque les chauffeurs Uber vaudois seront avantagés. En effet, ceux-ci ne sont pas soumis aux mêmes exigences d'examen dans le cadre de l'exercice de leur profession. La difficulté réside également dans le fait que l'examen a lieu une fois par an à Genève. Ainsi, pour que le marché soit fluide et justifier le respect de la liberté économique, il faudrait augmenter nettement la fréquence des examens. Ceci représente une charge et des moyens supplémentaires à attribuer au SCOM. Ceci sans que les chauffeurs ne voient une amélioration dans l'exercice de leur métier. Les buts du parti socialiste ne seraient donc pas atteints par ce biais.

Une autre députée (S) estime que la liberté économique ne doit pas justifier un monde qui s'apparente à une jungle. Elle prend pour exemple un électricien qui évolue dans un domaine soumis à la liberté économique. Le métier

d'électricien peut s'exercer après avoir réussi certaines formations. De plus, dans le cadre des examens, la maîtrise de l'anglais et du français semble nécessaire à un service client de qualité pour les VTC, comme le souhaite M. Maudet. Elle souligne qu'il ne s'agit pas de recréer une nouvelle catégorie de taxis. Cependant, il ne semble pas responsable de laisser des personnes sans formation exercer dans ce segment d'activité complémentaire au service public. L'amendement discuté présente une version médiane puisque les examens proposés aux VTC sont moins exigeants que ceux des taxis. De plus, elle s'étonne également des difficultés à organiser des examens plus réguliers, puisque cela est possible dans le canton de Vaud.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les électriciens ont un brevet fédéral. Les chauffeurs VTC devront eux posséder un permis de transport professionnel, qui est fédéral également. Il signale que les chauffeurs VTC ne sont pas assimilables aux chauffeurs d'Uber Pop. Ainsi, il n'y aura pas un monde des taxis et des VTC, qui s'apparente à une jungle. Ceci n'est effectivement pas la volonté de M. Maudet. Il rappelle que les nombreux chauffeurs Uber immatriculés dans le canton de Vaud et travaillant à Genève ne peuvent être soumis aux examens genevois. De ce fait, imposer des examens aux VTC genevois ne va pas changer la situation actuelle. Sur l'exemple donné, il indique qu'un électricien en possession d'un brevet fédéral sera apte à travailler dans tous les cantons suisses. De la même manière, les dispositions particulières prises dans le canton de Genève pour les chauffeurs VTC ne pourront s'appliquer qu'aux chauffeurs immatriculés dans le canton.

Dans le canton de Vaud, l'examen consiste en une simple délivrance de permis. Il n'y a pas d'organisation d'examens en tant que tels, avec des convocations, des rattrapages et des corrections comme dans le canton de Genève. De ce fait, augmenter les exigences pour les examens des chauffeurs VTC genevois ne va pas améliorer leur situation actuelle. En effet, les chauffeurs VTC provenant d'autres cantons et actifs dans le canton de Genève n'y seront de toute façon pas soumis.

La députée (S) estime qu'il s'agit là d'un nivellement par le bas au détriment du public.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'il s'agit là du mécanisme de la LMI.

Un député (PDC) rappelle aux députés l'audition de M. Auer. Il s'agit de s'en tenir aux catégories proposées dans le projet de loi ou de supprimer le numerus clausus concernant les taxis.

Un député (Ve) demande si, dans le canton de Vaud, l'examen qui a lieu toutes les semaines peut être assimilable à celui du permis professionnel.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les chauffeurs professionnels vaudois ne passent pas d'examen. Il leur suffit de demander à leur commune une licence. Il s'agit d'une simple formalité d'annonce. Le Canton n'est pas du tout concerné. Il mentionne ensuite que le présent projet de loi a été transmis aux autorités du Canton de Vaud, qui souhaitent à présent légiférer sur la question. En effet, les multiples règlements communaux traitant de ce point ont provoqué quelques problèmes.

Le député (Ve) demande si ces autorisations communales vaudoises sont semblables à la carte professionnelle des chauffeurs telle que mentionné à l'article 5.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que les conditions d'obtention sont semblables.

Un autre député (S) répète que l'idée socialiste n'est pas de maintenir deux catégories de taxis. Il ne s'agit pas non plus d'imposer le même examen aux taxis et VTC, notamment parce qu'ils n'ont pas les mêmes droits. Cependant, il faudrait éviter que les taxis aient des examens conséquents alors que les VTC pas du tout. Il s'agit de trouver un juste milieu.

Le député (S) souhaite faire un parallèle avec la LRDBHD. En effet, dans ce domaine, les obligations ne peuvent pas s'appliquer seulement au restaurant alors que les autres ne doivent répondre d'aucune exigence. Dans ce contexte, M. Maudet a proposé un examen partiel pour les buvettes accessoires. Celui-ci comprend les normes et le respect de la chaîne du froid. Il souligne que le parti socialiste souhaite également introduire dans le présent projet de loi un examen partiel pour les VTC. Il ne s'agit pas de revenir sur la question du numerus clausus ou de la liberté économique.

Un député (PLR) estime qu'en suivant cette logique, il n'y aura plus une entreprise de VTC à Genève. Les sociétés iront de préférence se développer dans le canton de Vaud. Il souligne également que les besoins des VTC ne sont pas les mêmes que ceux des taxis. Leurs exigences de qualification sont différentes de celles des taxis par exemple.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que les chauffeurs VTC seront également soumis à des obligations générales comme le stipule l'article 17 du projet de

loi. Les obligations spécifiques seront, elles, dévolues aux taxis publics de manière à garantir la qualité de leur service. En effet, un client qui a une mauvaise expérience avec une entreprise privée de VTC aura toujours à disposition une autre entreprise concurrente. Ce n'est pas le cas d'un client qui hèle un taxi dans la rue. Un niveau plus élevé d'exigences doit donc être appliqué. Le niveau d'exigences des VTC sera cependant contrôlé, notamment par l'article 17.

Le député (S) indique qu'un chauffeur VTC, immatriculé dans le canton de Vaud, peut déposer et prendre quelqu'un en charge dans le canton de Genève pour terminer sa mission ailleurs. Cependant, si celui-ci souhaite exercer en tant que taxis ou VTC à Genève, il doit se soumettre aux dispositions cantonales.

M. Baud-Lavigne dit qu'actuellement il existe déjà des chauffeurs VTC avec des véhicules immatriculés dans le canton de Vaud, qui commencent et terminent leurs missions dans le canton de Genève. Aucune instance n'a encore décrété que cette pratique est illégale. Selon l'avis de droit de M. Auer, la LMI le permet. L'interprétation du département est que cette pratique est illégale du fait que les chauffeurs vaudois ne remplissent pas les exigences genevoises.

Le député (S) comprend que l'article 17 impose des obligations également aux VTC. Cependant, selon le parti socialiste, il semble qu'un chauffeur se doit de comprendre les conséquences liées à la loi et posséder des connaissances en anglais et en français.

Un député (PLR) rappelle qu'il avait demandé, lors des différentes auditions, pourquoi les chauffeurs souhaitant travailler à Genève immatriculent leur véhicule de préférence dans le canton de Vaud. La réponse était que la démarche était plus simple dans ce canton. Ainsi, l'ajout d'un examen partiel va créer une embûche pour les personnes souhaitant prendre leurs plaques professionnelles à Genève. Ces chauffeurs sont peut-être hors-la-loi, ce qui selon les propos de M. Baud-Lavigne, reste à prouver.

Un autre député (PLR) signale que beaucoup de chauffeurs VTC n'ont pas les mêmes activités que les taxis. Ils peuvent, en effet, travailler en tant que chauffeurs privés, ce qui est très différent. Dans ce contexte, les propositions du parti socialiste ne sont pas adaptées.

Un député (MCG) indique que son parti souhaitait également élever le niveau d'exigences pour les VTC. Cependant, les chauffeurs VTC immatriculés dans

le canton de Vaud posent effectivement des problèmes à Genève. De plus, cela pourrait obliger certaines entreprises à déplacer leur siège dans le canton de Vaud. Il demande au DSE si cet amendement pourrait freiner le phénomène spontané qui consiste à ce que certaines personnes s'improvisent chauffeurs.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la question est de savoir si ces personnes possèdent une carte professionnelle. S'ils la possèdent, alors ils peuvent devenir chauffeur VTC. La moindre barrière administrative va augmenter les départs d'entreprises genevoises dans le canton de Vaud.

Le député (MCG) demande si l'augmentation du niveau d'exigences à Genève pourrait réduire le nombre de chauffeurs, de façon indirecte quand même.

M. Patrick Baud-Lavigne estime que la situation restera dans ce cas identique tant qu'aucune décision sur le fond n'est rendue par une juridiction. Selon l'avancement actuel, cette décision ne sera pas rendue avant plusieurs années. Il explique qu'Uber continuera à mettre à disposition sa plateforme à des chauffeurs immatriculés dans le canton de Vaud pour qu'ils travaillent à Genève, tant que le Tribunal fédéral n'aura pas rendu une décision indiquant que leur interprétation de la LMI est erronée. Sans cela, aucun moyen ne pourra empêcher cette pratique.

Le député (MCG) conclut qu'un examen partiel ne pourra pas réduire le nombre de chauffeurs immatriculés dans le canton de Vaud et travaillant à Genève.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et ajoute que les contrôles pourraient inciter les chauffeurs à passer l'examen à Genève. Cela concernera probablement une minorité, notamment parce que l'entreprise Uber paie les amendes de leurs chauffeurs. Ce projet de loi donne la possibilité au plus grand nombre de personnes de posséder **des plaques genevoises**. Quand le Tribunal fédéral tranchera sur les questions de fond discutées auparavant, le Grand Conseil pourra toujours amender la loi pour y introduire un examen partiel pour les VTC. Dans ce contexte, la proposition socialiste aura plus de sens puisqu'il n'y aura plus de recours possible. La LMI ne pourra plus être évoquée. Cette vision est très pragmatique et tient compte de la tension actuelle qui règne entre chauffeurs genevois et vaudois.

Le Président dit ne pas avoir constaté une prise de position claire des milieux professionnels des limousines pour une augmentation du niveau d'exigences des examens.

Le député (MCG) mentionne que l'introduction d'un examen partiel et de standards, notamment les niveaux de langues, pourraient inciter les clients à préférer les chauffeurs VTC genevois. Ceci est cependant une considération subjective et n'empêche en rien le Grand Conseil de modifier la loi, à posteriori, si une décision en défaveur du département est rendue.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que si une décision de ce type est rendue, alors il n'y aura plus d'intérêt à modifier la loi à posteriori. Dans le cas contraire cependant, des examens pourront être introduits puisque la LMI ne pourra plus être évoquée. Aucune solution alternative ne sera possible au contrevenant, des sanctions seront appliquées.

Le Président met au vote l'amendement à l'alinéa 3 de l'article 5 du parti socialiste :

³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.

Pour : 8 (1 EàG, 3S, 1 Ve, 3 MCG)

Contre : 4 (1 PDC, 3 PLR)

Abstentions : 2 (2 UDC)

L'amendement est accepté.

Article 5 alinéa 4 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 5 ainsi amendé :

Pour : 10 (3S, 1 VE, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 2 (1 PDC, 1 PLR)

Abstentions : 1 (1 EàG)

Article 5 : Adopté comme proposé.

Le Président lit les propositions d'amendements de Me Roulet à l'article 5bis et constate qu'aucun député ne souhaite le reprendre.

Mme Amy Ma Faure souligne qu'en lien avec l'amendement à l'alinéa 3 de l'article 5 qui vient d'être voté, le titre de l'article 6 devrait être modifié comme suit :

Art. 6 Examens de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur

Le Président met au vote la modification du titre de l'article 6 :

Pour : 8 (1 EàG, 3S, 1 VE, 2 UDC, 1 MCG)

Contre : 3 (1 PDC, 2 PLR)

Abstentions : 2 (2 MCG)

L'amendement est accepté.

Le Président lit l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 1 de l'article 6 et constate qu'aucun député ne souhaite le reprendre. Le Président lit l'amendement de l'association FÉGAPH.

Une députée (S) annonce vouloir reprendre cet amendement.

Un député (UDC) souhaite savoir ce qu'impliquent les connaissances théoriques auxquelles, il est fait référence à la lettre e de cet amendement.

La députée (S) explique qu'un service très peu adapté aux personnes en handicap, devienne plus accessible. Cet amendement est un élément du puzzle. Il faut que les obligations diverses imposées aux taxis et VTC puissent être respectées. Ainsi, la lettre e de l'amendement ne fait pas référence à des cours universitaires mais simplement à l'acquisition de connaissances de base. Par exemple, les mesures à prendre pour la prise en charge d'une personne en fauteuil roulant. Ces connaissances pourront être dispensées par les personnes responsables des cours pour les chauffeurs, de manière à ne pas faire du sujet un cas spécial. Cet élément doit faire partie du service au même titre que la topographie et les connaissances de langues.

Une autre députée (S) annonce que son parti propose la modification de l'article 6 comme discuté précédemment :

¹ *Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.*

² *Les matières des examens de chauffeur de taxi portent sur :*

- a) *la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;*
- b) *les obligations résultant de la loi ;*

- c) *le maniement du compteur horokilométrique ;*
- d) *les connaissances suffisantes de français et d'anglais.*
- e) **les principes de la conduite écologique**

³ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 lit. b, d, et e.

La députée (S) annonce que la conduite écologique permet d'économiser du carburant de façon substantielle. De ce fait, les chauffeurs circulant beaucoup, une vraie différence pourra être faite en termes de pollution à Genève.

Un député (Ve) remarque, en rapport avec le nouvel alinéa 3, que certaines sociétés de limousines souhaiteront engager des chauffeurs qui ont, avant tout, des connaissances en arabe ou coréen par exemple. Il encourage le parti socialiste à renoncer à l'ajout de cet alinéa.

Un député (PDC) constate que les multiples modifications au projet de loi vont mener à la création de nouvelles catégories. Or, lors de son audition, M. Auer a dit très clairement que l'introduction d'un numerus clausus implique d'accepter le projet de loi tel quel.

Une députée (S) rappelle avoir demandé à M. Auer, lors de son audition, si l'obligation d'examens imposée aux VTC pourrait contrevenir à la liberté économique. La réponse était négative.

M. Patrick Baud-Lavigne dit qu'en conclusion de son avis de droit complémentaire M. Auer dit : *« en réponse à la question posée, je conclus que le législateur violerait la LMI s'il exigeait de quelque manière que ce soit que les offreurs de service de taxis confédérés obtiennent la carte professionnelle genevoise et réussissent l'examen de chauffeur de taxi genevois »*. La conséquence pratique de ceci est que les chauffeurs iront dans le canton de Vaud pour obtenir des plaques vaudoises et exercer à Genève. Or ceci revient à la situation actuelle qui est très tendue. Il explique que la disposition proposée par le parti socialiste n'aide en aucune manière à calmer cette situation. Les chauffeurs continueront à contourner la loi, or c'est le nœud du problème.

La députée (S) répète que la solution du DSE est le nivellement vers le bas.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que l'article 17 du projet de loi fait référence à un certain nombre d'obligations générales imposé aux VTC et taxis.

La députée (S) estime que le permis professionnel ne garantit pas un niveau d'exigences de formation suffisant.

Le député (PDC) indique qu'il s'agit de faire la différence entre les taxis ayant droit à l'usage du domaine public et les autres. L'introduction des modifications proposées par le parti socialiste devrait mener, selon toute logique, à la suppression du numerus clausus.

Séance du 26 janvier

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 avec l'amendement socialiste à l'article 6. Le Président précise à la Commission que des propositions de modifications à cet article sont également proposées par la FÉGAPH, propositions que le groupe socialiste entendait *a priori* reprendre à son compte. Le Président souligne que la nouvelle version du synoptique contient également les propositions d'amendements de l'AGL.

Une députée (S) rappelle que l'idée de son parti pour cet amendement était que **les chauffeurs de VTC soient soumis également à des examens concernant les obligations résultant de la loi, les connaissances suffisantes de français et d'anglais et les principes de la conduite écologique.**

Une autre députée (S) annonce vouloir reprendre l'amendement de la FÉGAPH et souligne qu'une certaine réorganisation devra être faite puisque les deux modifications proposées par le parti socialiste concerneraient une nouvelle lettre f à l'alinéa 2 de l'article 6. Elle explique que l'idée du parti socialiste était de permettre un accès aux taxis et VTC à l'ensemble de la population. Dans ce contexte, les amendements de la FÉGAPH ne contiennent pas de demande excessive. Elle espère donc que la plupart des amendements de l'association rassemblera une large majorité de la commission.

Le Président demande au parti socialiste de se déterminer quant aux modifications proposées à l'alinéa 1 de l'article 6 par la FÉGAPH et le parti socialiste, les deux énoncés ne pouvant pas être votés simultanément.

La députée (S) explique que l'idée de base, acceptée par la Commission puisque la modification de l'intitulé de l'article 6 a été adoptée, est une entrée en matière pour établir un examen pour les VTC. Dans ce sens, le parti socialiste estime qu'un chauffeur VTC devrait également être soumis à un examen sur les différents points cités par sa collègue. En plus de cela, il faudrait

aussi que les chauffeurs possèdent les connaissances théoriques et pratiques mentionnées dans la proposition d'amendement de la FéGAPH.

Un député (PLR) estime que ces examens constituent un obstacle supplémentaire pour les chauffeurs VTC souhaitant avoir des plaques genevoises. Cela favorise encore le flux de chauffeurs s'immatriculant dans le canton de Vaud pour ensuite exercer à Genève.

Un député (Ve) intervient en soulignant que le canton de Vaud vient de voter un postulat pour un projet de loi sur les taxis, notamment en vue des problèmes rencontrés avec Uber. Il sera donc fort probable de voir dans les prochaines années un durcissement des conditions d'accès à la profession. L'immatriculation dans le canton de Vaud pour exercer à Genève, deviendrait alors moins intéressante. Sur le fond, il émet des doutes sur l'amendement socialiste, notamment parce que les chauffeurs limousines ne devraient pas avoir d'obligation de connaissances des langues française et anglaise. Les sociétés de limousines peuvent engager des chauffeurs selon le seul critère de la maîtrise de la langue arabe par exemple. Ainsi, il ne paraît pas juste d'exiger des connaissances particulières de langue, de par le fonctionnement des commandes de courses avec chauffeurs limousines.

Une députée (S) indique que, pour des raisons de comptabilité, la lettre e nouvelle proposée par la FéGAPH à l'alinéa 2 devrait être transformée en nouvelle lettre f. Celle-ci sera alors ajoutée à l'amendement socialiste proposé. Le nouvel alinéa 3 devra ensuite être modifiée en conséquence : « ³ ***Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 lit. b, d, e et f.*** ».

Un député (S) propose de préciser l'énoncé de l'amendement de la FéGAPH en précisant : « *les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants jusqu'à douze ans ou d'une taille inférieure à 150 centimètres, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.* ». Ces précisions font référence aux conditions nécessaires pour le siège-auto.

Le Président précise que ceci est déjà prévu dans d'autres normes légales.

Un député (S) estime que le terme « *famille avec enfants* » n'est pas assez précis mais renonce à proposer cet amendement puisque la Commission semble trouver cette précision superflue.

Un député (PDC) annonce que son parti s'oppose aux propositions discutées. En effet, il ne faut pas tout confondre. Les taxis ont le droit à un usage accru du domaine public. Or, les modifications vont introduire une sous-catégorie de taxis. Ceci aura pour résultat que les chauffeurs VTC vont vouloir prétendre aux mêmes droits que les taxis publics. Le projet de loi, ainsi modifié, sera refusé par le Tribunal fédéral.

Le député (S) retire sa proposition d'amendement.

Le Président met au vote l'amendement à l'alinéa 1 du parti socialiste :

*¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi ou **de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur** doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.*

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre : 7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 3 (3 MCG)
L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 2 avec l'ajout d'une nouvelle lettre f :

*² Les matières des examens **de chauffeur de taxi** portent sur :*

- a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;*
- b) les obligations résultant de la loi ;*
- c) le maniement du compteur horokilométrique ;*
- d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais.*
- e) les principes de la conduite écologique***
- f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.***

Pour : 8 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 MCG)
Contre : 7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : --
L'amendement est **accepté**.

Le Président met au vote l'amendement socialiste pour un nouvel alinéa 3 à l'article 6, avec l'ajout d'une référence à la lettre f :

³ *Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l’alinéa 2 lit. b, d, e et f.*

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
 Contre : 8 (1 MCG, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
 Abstentions : 2 (2 MCG)
 L’amendement est **refusé**.

Article 6 alinéa 3 : Pas d’opposition – adopté.

Le Président met au vote l’article 6 dans son ensemble :

Pour : 7 (1 EàG, 2 S, 1 Ve, 3 MCG)
 Contre : 7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
 Absentions. 1 (1 S)

Article 6 : supprimé.

Le député (S) souhaite ajouter un alinéa 2 à l’article 7 comme suit : « *Des sessions d’examens sont organisées au minimum 4 fois par année* ».

M. Christophe Marguerat constate une problématique autour de l’examen annuel. Cependant, le département estime que la question du nombre d’examens pour les chauffeurs professionnels ne devrait pas avoir un rang légal, au contraire de ce qui est fait actuellement. En effet, il n’y a qu’une session d’examens par an aujourd’hui, conformément à ce qui est précisé dans la loi. Dans le nouveau projet de loi, le parti a été pris de ne pas fixer un nombre précis d’examens.

Le député (S) souligne que la proposition ne mentionne pas de chiffres précis mais simplement un minimum. Ces examens peuvent être organisés par le département ou sur délégation.

M. Christophe Marguerat souligne que cette proposition implique une certaine logistique, au vu du nombre de candidats. Des investissements logistiques seraient à prévoir.

Le Président met au vote la proposition d’amendement socialiste pour un nouvel alinéa 2 à l’article 7 :

² *des sessions d’examens sont organisées au minimum 4 fois par année*

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Absentions. --
L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'article 7 dans son ensemble :

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Absentions. 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Article 7 : Adopté comme proposé.

Un député (EàG) souhaite préciser qu'un article voté en l'état, sans amendement, devrait être signalé par le terme « pas d'opposition adopté ». Ceci pour éviter des suppressions telles que celle de l'article 6. Il souligne que ceci constitue cependant une suggestion puisque cette question est laissée à l'appréciation du Président de la Commission.

Le Président remercie son collègue pour son intervention et précise que la suite du vote continuera selon la même logique. Le Président demande aux députés s'ils souhaitent reprendre les amendements de Me Roulet, Uber ou l'AGL à l'article 8. Le Président constate que les députés ne souhaitent pas s'approprier ces propositions de modifications.

Une députée (S) signale que son parti souhaite déposer l'amendement suivant pour un nouvel alinéa 2 à l'article 8, dans l'idée d'améliorer la traçabilité des entreprises de transport : « *L'activité d'exploitant d'entreprise implique l'obligation d'être inscrit au registre du commerce de Genève et de disposer d'une adresse ou d'un téléphone permettant au client de l'atteindre* ». Ce problème a été relevé par un certain nombre d'auditionnés.

Un député (MCG) rappelle que l'avis de droit complémentaire de M. Auer abordait ce sujet.

M. Christophe Marguerat précise qu'il est contraire à la LMI d'obliger l'inscription au registre du commerce d'un offreur confédéré. Il s'agit d'une entrave.

Une députée (S) donne l'exemple d'une entreprise basée dans le canton de Vaud. Celle-ci devra se conformer aux exigences du canton de Vaud. Si le

canton n'exige pas d'inscription, il n'y aura aucun suivi ni d'orientation aux services pour les clients.

M. Christophe Marguerat souligne que les entreprises sont intéressées à l'inscription au commerce. Premièrement, cela permet, pour les personnes physiques, de se dédouaner d'une certaine responsabilité. C'est aussi un gage de sérieux. Des conditions existent aussi dans l'exercice de l'activité commerciale qui rend cette inscription nécessaire.

Un député (PLR) signale à la Commission qu'il s'agit d'examiner les amendements proposés avec attention. Me Roulet semble vouloir réécrire la loi et en même temps que le code des obligations et l'ordonnance fédérale sur le registre du commerce. Il souligne que l'inscription au SCOM est nécessaire pour la création de personnes morales. Certaines associations poursuivant un but lucratif peuvent s'y inscrire. Si cet amendement est repris alors dans d'autres domaines de la vie économique, on devrait demander à toute entreprise souhaitant déployer son activité dans le canton de Genève de s'inscrire au registre du commerce alors qu'elle est déjà inscrite dans celui du canton de Vaud. Il estime donc que ces amendements sont là pour défendre des points de vue très corporatistes. La version originale du projet de loi semble avoir été faite en effet pour les usagers avant tout, il faudrait donc s'y tenir.

Un autre député (MCG) estime qu'il est juste de permettre à un usager d'avoir une ligne de téléphone pour se plaindre. Mais il faudrait prendre en compte l'avis de droit et l'audition de M. Auer. L'amendement d'Uber est quant à lui trompeur.

Un député (UDC) aimerait avoir la position du département sur la question.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la proposition du parti socialiste est en contradiction avec la LMI. De plus, d'un point de vue pratique, un client qui utilise un VTC avec une application ou un téléphone aura les coordonnées du prestataire.

Une députée (S) souligne que le but de l'amendement était la question du service au public, nullement la conformité à la LMI. De plus, le parti socialiste pensait que la conformité légale de cet amendement, intéressant sur le fond, avait été vérifiée par l'avocat qui l'a déposé. Dans ces conditions, et pour éviter un refus par le Tribunal fédéral du projet de loi, l'amendement est retiré.

Article 8 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président précise que Me Roulet et Uber ont proposés des amendements à l'article 9. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre cet amendement.

Une députée (S) annonce que son parti est préoccupé d'apprendre que les bénéficiaires des courses sont répartis à 75% aux chauffeurs Uber et 25% à l'entreprise Uber BV à Amsterdam. L'entreprise n'est donc pas du tout taxée en Suisse. La proposition socialiste pour lutter contre cette optimisation fiscale est donc d'ajouter un nouvel alinéa 2 à l'article 9 : *« les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile respectivement leur siège en suisse »*.

Un commissaire (MCG) dit comprendre le sens de l'amendement, cependant il faudrait contourner la difficulté pour éviter de contredire la législation fédérale. Il faudrait ainsi préciser que la course soit effectivement payée en Suisse. Dans ce cas, on n'est pas dans le cadre de restrictions de l'exercice de la profession mais dans des questions fiscales et monétaires.

La députée (S) souligne que l'amendement contraint l'entreprise Uber à modifier un peu son fonctionnement. En effet, celle-ci a un siège à Zürich, qui ne sert qu'à des raisons commerciales. Toutes les transactions se font via Uber BV à Amsterdam pour des raisons fiscales. Ceci est ressorti clairement des auditions des représentants de l'entreprise. Cette modification est donc possible pour l'entreprise. Une pesée d'intérêts devra être faite par l'entreprise entre les conséquences fiscales de ce changement et le potentiel important, selon les dires de ses représentants, du marché genevois.

Un député (EàG) se dit intéressé par cet amendement, mais à des doutes quant à la formulation proposée. En effet, le but recherché est d'arrêter l'optimisation fiscale pratiquée. Cependant, la formulation socialiste pourrait être trop contraignante. De plus, le terme « siège » pourrait faire référence au siège général ou à une succursale établie. Le paiement en Suisse peut également se faire avec une carte visa. Ainsi, il propose à la Commission de mettre cet article entre parenthèses en attendant que le DSE propose une formulation adéquate pour obtenir l'effet désiré.

Un député (PLR) abonde dans ce sens. Le but est d'éviter que la manne fiscale ne parte à l'étranger. Il souligne d'ailleurs que ceci peut concerner d'autres entreprises qu'Uber. La possibilité de faire payer des clients sur des comptes étrangers existent toujours même pour des entreprises ayant leur siège en

Suisse. Ainsi, la proposition socialiste pourrait ne pas avoir l'effet souhaité. Ceci mérite une analyse détaillée notamment en raison des accords internationaux existants, qui doivent être respectés. A cet égard, le problème de l'optimisation fiscale se pose pour d'autres commerces également. Il faudrait donc savoir par quel biais agir et s'il est possible d'obliger une entreprise ayant des activités en Suisse de verser ses recettes sur un compte suisse pour qu'il soit taxé. Il répète que dans ce contexte, le terme « siège » ne permet pas cela. La proposition socialiste ne résout donc pas le problème.

Le Président rapporte que le DSE va adresser les questions discutées au département des finances.

Un autre député (PLR) espère qu'il y a un consensus au sein de la Commission pour le but légitime de l'amendement socialiste. Il dit être mal à l'aise face aux représentants d'une entreprise qui ne paie aucun impôt en Suisse. Les utilisateurs fidèles d'Uber sont d'ailleurs dérangés par cela. L'argent créé ne profite pas à la collectivité.

Il estime que la formulation de l'amendement du parti socialiste est intelligente. Cependant, la question concernant le terme « siège » reste ouverte. Il propose aussi que le DSE ou le DF propose un amendement pour préciser la règle qui permettrait que ces entreprises paient leurs impôts en Suisse. Le modèle basé sur la rémunération d'indépendants arrange ce genre d'entreprise, surtout d'un point de vue fiscal, notamment au vu des milliards engendrés chaque année.

Un député (PDC) souhaiterait avoir des informations du DSE quant aux nouveaux accords établis au niveau de l'OCDE pour contrer l'optimisation fiscale. Il aimerait savoir ce qui est prévu par la Confédération suite à cela.

Un autre député (PLR) explique que le problème s'est également présenté avec Amazon. Un accord s'est fait avec cette entreprise. À présent, il y a une somme au-delà de laquelle l'Etat intervient. Il abonde dans le sens de son collègue PDC, des pays souhaitent s'organiser pour lutter contre cette fuite d'argent.

Le Président rapporte, suite à une précision de M. Huber, qu'il y a intervention dans les transactions financières d'Amazon à partir de 5 francs de TVA effective.

M. Christophe Marguerat souligne qu'il s'agit là d'une question à étudier en détail, notamment avec le Tribunal fédéral et peut-être avec l'administration

fédérale des contributions. Il n'est pas exclu qu'ils existent, sur le plan fiscal, des points de rattachement pour taxer une certaine activité. Il s'agit cependant d'être prudent avec les formulations utilisées. En droit fiscal des terminologies très précises désignent ceux qui sont assujettis à une taxation, dans quelles conditions et sur quels territoires. Ces différents points ne pourront pas être examinés pour la prochaine séance.

Une députée (S) annonce que son parti souhaite également que le département puisse proposer une nouvelle formulation de l'amendement proposé.

Un député (MCG) déclare que son parti soutient le but de l'amendement socialiste, ainsi que la proposition de reformulation par le département. Il souligne cependant que la problématique ne concerne pas le paiement mais bien l'encaissement des revenus des courses.

Une autre députée (S) rappelle qu'au début des travaux, M. Maudet avait fait référence à des avancées au niveau fédéral sur la question. Ces références n'étaient cependant pas très claires. Elle souhaiterait avoir des précisions sur ce qu'il en était. Si elle se dit ravie du consensus trouvé autour de la question, elle s'étonne que le DSE n'ait pas jugé nécessaire de s'occuper de ces questions-là dans le cadre des projets de loi. Elle souhaite également des informations plus précises que celles présentées dans l'exposé des motifs, pour expliquer la suppression du fond social après les dispositions transitoires. Une motion de l'UDC concerne cette question et des précisions seraient bienvenues avant de traiter de la question.

Le Président constate que le département a pris note de cette demande et propose de suspendre les travaux. La question de l'amendement du parti socialiste à l'article 9 sera reportée. Le cas échéant, celle-ci sera reportée au troisième débat.

Un député (S) souhaite également que le département se renseigne quant à la TVA que l'entreprise ne paierait pas selon les auditions des chauffeurs de taxis.

Séance du 2 février 2016

Le Président signale aux députés que M. Huber va distribuer à tous une mise à jour du tableau synoptique, étant donné le nombre de changements, notamment de nouvelles propositions d'amendements. Il signale par ailleurs qu'un article concernant les **violences entre des taximen et des chauffeurs Uber** est paru dans la Tribune de Genève.

Un député (PDC) mentionne avoir reçu de la publicité pour Uber. Or, le service est interdit sur le territoire de Genève.

Le Président pense que cette question n'a en réalité pas encore été tranchée par les tribunaux.

Un député (UDC) estime que l'interdiction d'exercer devrait s'appliquer puisque l'effet suspensif a été refusé.

Le Président demande des précisions au département sur ces questions.

Mme Amy Ma Faure souligne que seule la sanction a été confirmée.

Le Président constate que l'amende de 35'000 francs a été confirmée. La procédure pour l'interdiction d'exploiter la plateforme Uber n'est pas rentrée en force.

Le député (UDC) rapporte que, selon certaines informations, **la perte de revenus des taxis genevois suite à la venue d'Uber est estimée à 4 millions**. Il aimerait avoir l'avis du département sur ce chiffre.

M^{me} Amy Ma Faure rappelle que le département des finances a déjà été saisi d'une question concernant les PL 11709 et 11710. Cette nouvelle question pourra être relayée également.

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 à l'article 9 et rappelle que la Commission est en attente d'un amendement du DSE. Une réponse lui sera fournie avant le 3^{ème} débat. Il propose d'approuver l'article 9 en l'état étant donné la possibilité de proposer des amendements lors du 3^{ème} débat.

Une députée (S) s'oppose à cette proposition. En effet, si cet article est approuvé par la Commission, alors il n'y aura plus qu'une seule possibilité d'amender, à savoir lors du troisième débat. Elle propose de suspendre les travaux sur cet article et estime, au vu de la durée des travaux, que cet article pourra sûrement faire l'objet d'une nouvelle discussion avant le troisième débat.

Le Président estime qu'il faut voter les articles d'un projet de loi dans l'ordre.

Un député (PLR), étant donné qu'un consensus n'a pas pu être trouvé, soutient la proposition de suspendre l'examen de cet article. Rien n'oblige à voter les

articles dans l'ordre. De plus, l'article mentionné est important en raison de ses conséquences fiscales. Dans la mesure où l'amendement est donné, des réflexions sur son contenu pourront être menées avant le 3ème débat. Ainsi, la formulation de l'article en question pourrait être ajustée.

Un député (UDC) demande à quoi fait référence le terme de « *diffuseurs de courses* » tel que mentionné dans l'article 9 et comment cataloguer cette notion. Il demande si l'application Uber est assimilée à un diffuseur de courses ou à un simple maraudeur. Le terme de « *diffuseurs de courses* » est donc trop générique et peut être assimilé à du maraudeur.

M^{me} Amy Ma Faure souligne que la définition du « *diffuseurs de courses* » est donnée à la lettre d de l'article 4 : « *« diffuseur de courses » : personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.* ». Ce terme englobe donc les centrales de courses ainsi que les nouvelles technologies. La notion de maraude électronique n'est pas traitée en tant que tel à l'article 9, mais les VTC concernés ne peuvent pas être hélés comme les taxis. En revanche, la saisie d'une commande instantanée n'a pas été interdite. Les milieux ont été consultés sur ce point.

Le député (UDC) estime que le maintien de cet article en l'état serait une erreur. Il faut chercher à savoir comment se sortir de la situation engendrée par Uber. Son parti souhaite clarifier ce terme trop générique.

La députée (S) précise, concernant son opposition à l'approbation en l'état de l'article 9, qu'il y aurait sinon suppression d'un étage de débat. De plus, la question est épineuse. Il ne sera peut-être pas possible d'obtenir une version satisfaisante du premier coup. Elle souligne qu'il s'agit aussi d'éviter les amendements trop techniques en plénière.

Un député (PLR) souhaite appuyer la proposition socialiste car la question abordée par l'article 9 est fondamentale et ne peut pas être bâclée.

Le Président rappelle qu'il y a deux propositions d'amendements, de Me Roulet et d'Uber, à l'article 9 et constate qu'aucun député ne souhaite reprendre ces amendements. Le Président annonce reporter le vote sur l'article 9 dans l'attente de la proposition d'amendement du département.

Un député (S) dit avoir une question de compréhension quant à l'article 10. En effet, cet article mentionne que « *Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public* » tandis que la lettre a de l'article 11 indique que « *Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales* ». Il demande si l'autorisation d'usage accru du domaine public fait référence à une plaque et à un véhicule, ou à un détenteur. Dans ce dernier cas, les plaques seraient interchangeables. Il souhaite savoir si l'autorisation est bien liée aux véhicules.

M^{me} Amy Ma Faure acquiesce.

Le député (S) donne l'exemple d'une personne morale ayant reçu cette autorisation et qui possède cinq voitures. Il demande si, dans ce cas, les plaques ne pourront pas être échangées.

M^{me} Amy Ma Faure précise que l'autorisation est liée aux voitures.

Un député (MCG) estime que cette lecture est trop restrictive. Le droit suisse permet d'avoir deux voitures pour une même plaque. De plus, la règle actuelle est que la concession est attribuée à un numéro de plaques. En cas de panne, un exploitant souhaitant continuer d'exercer son métier, pourra utiliser un autre véhicule. Rien ne l'en empêche. M. Dimier souligne que l'exercice du métier ne peut se faire qu'avec des voitures ayant des tachygraphes.

Le Président précise que, selon sa lecture, chaque autorisation correspond à une immatriculation. C'est la plaque qui est autorisée et non pas le véhicule.

Le député (S) demande alors si deux personnes peuvent se partager l'utilisation d'une plaque. Il souligne que selon l'alinéa 1 de l'article 11, les autorisations sont personnelles et intransmissibles.

M^{me} Amy Ma Faure demande que la question soit reformulée.

Le député (S) constate que l'autorisation d'usage accru du domaine public est liée à une plaque d'immatriculation. La question est maintenant de savoir si cette plaque peut être interchangeable d'un véhicule à l'autre, sous réserve qu'il soit équipé avec un tachygraphe notamment. Il indique que, selon l'article 11, l'autorisation est accordée à un détenteur, personne physique ou morale. Il demande si une autre personne que le détenteur pourrait utiliser la plaque pour travailler la nuit par exemple.

Le Président explique que, dans ce cas, il y aurait sous-traitance.

Une députée (S) estime qu'il s'agit d'un simple partage.

M^{me} Amy Ma Faure résume la question posée. Il s'agit de savoir si le détenteur de l'utilisation pourrait exploiter un autre véhicule, pour autant qu'il réponde aux conditions légales.

La députée (S) précise encore la demande. Il s'agit de savoir si l'autorisation est liée à la plaque, au chauffeur ou au véhicule.

Le député (S) dit que dans l'article 11, il est mentionné que l'autorisation est personnelle et intransmissible, tandis que l'article 10 indique que « *Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public.* ».

M^{me} Amy Ma Faure souligne que la **carte professionnelle** de chauffeur n'est pas transmissible. Par rapport à la voiture, il s'agit de savoir si une plaque peut être utilisée sur un autre véhicule.

Le député (S) aimerait savoir si 852 autorisations d'usage accru du domaine public correspondent à 852 voitures par exemple.

M^{me} Amy Ma Faure annonce que des vérifications seront faites sur ce point.

Une députée (S) rappelle l'invite de la motion socialiste faisant référence à la possibilité pour deux chauffeurs indépendants d'exploiter le même taxi afin de rentabiliser le véhicule. M. Maudet, lors de la présentation de son projet de loi, avait souligné que le PL11709 traitait à cette proposition. Or les articles 10 et 11 sont incohérents sur la question. Elle souligne que ce point est cependant intéressant car le partage peut être profitable notamment du point de vue du rendement du véhicule. Elle estime ainsi que l'État doit rendre possible ce partage de véhicule ou, en tout cas, ne pas l'entraver. Elle souhaite amender l'alinéa 3 de l'article 10 de la façon suivante : « *Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations **après avoir consulté les milieux professionnels et** en fonction des besoins évalués périodiquement.* »

Ce point avait déjà été abordé dans les séances préalables. Elle souligne que ce projet de loi contient deux points critiques. Le premier est le nombre d'autorisation d'usage accru du domaine public disponible. Ce chiffre pourra varier dans le temps. Le deuxième point concerne les critères à remplir pour

accéder à une autorisation. M. Maudet avait expliqué vouloir travailler d'entente avec les milieux professionnels. Or, ce même conseiller d'État, a déposé le PL 11458 qui entend supprimer toute une série de commissions officielles. Ce projet de loi ne contient aucune incitation au Conseil d'État pour consulter d'autres personnes que les collaborateurs du département sur ces deux points-clés. Il ne s'agit pas de laisser les milieux professionnels décider, il faut cependant au moins les consulter.

Le Président revient sur les questionnements de son collègue socialiste par rapport aux autorisations. Selon l'article 10, l'immatriculation peut correspondre à deux véhicules. L'article 11 parle, lui, bien de personne physique ou morale. Cet article fait donc référence aux chauffeurs de taxi ou à une entreprise de chauffeurs.

Le député (S) explique qu'une personne physique détenant cette autorisation ne peut pas la partager avec une autre personne, qui travaillerait la nuit par exemple.

Le Président dit que dans ce cas, il faut passer par une personne morale.

Une députée (S) estime que l'établissement de l'entité morale peut être une démarche compliquée si le seul but est de partager une même autorisation. Elle indique que la mention dans le projet de loi, que l'autorisation d'usage accru du domaine public est liée à une plaque ou à une voiture, semble plus facile.

Le Président constate que les députés ne souhaitent pas reprendre les amendements proposés par Me Roulet et l'AGL.

Un député (PDC) explique que son parti est contre l'instauration d'un *numerus clausus* et souhaite amender le titre de la section de manière à supprimer le terme « limitation du ». Il propose également de supprimer les alinéas 2 et 3 de l'article 10.

Un député (PLR) s'oppose à cette proposition et demande que l'alinéa 2 soit modifié de la façon suivante : « *Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.* ».

Un député (MCG) remarque qu'il sera difficile pour le DSE de réduire le nombre de taxis par exemple. Il souligne que le MCG soutient l'amendement du PLR.

Un député (UDC) demande si le but du PDC est de supprimer le numerus clausus.

Le député (PDC) estime qu'il s'agit de garantir la liberté de commerce. Il rappelle qu'il ne s'agit pas du premier projet de loi concernant les taxis et constate que les chauffeurs ne souhaitent pas remédier la situation actuelle. Une fois les autorisations obtenues, une personne devrait pouvoir pratiquer le métier de chauffeur sans contrainte.

Le député (UDC) souligne que les associations auditionnées seront contre cette proposition.

Le député (PDC) mentionne être conscient de ce fait.

M^{me} Amy Ma Faure signale que la volonté du département de limiter le nombre de taxis s'explique par des raisons d'ordre public ainsi que par le maintien de l'équilibre par rapport à la libération des VTC et à la limitation de taxis qui se fait, elle, en échange de l'autorisation d'un usage accru du domaine public. Elle explique que la libération a déjà été testée par le passé, ce qui avait provoqué le désordre. Concernant l'alinéa 3 de l'article 10, Mme Amy Ma Faure dit bien entendre la remarque de la députée socialiste et rappelle que le département n'est pas opposé formellement à une consultation. L'évaluation périodique des besoins peut toutefois englober une consultation. Dans le cadre de l'élaboration de ses règlements, le Conseil d'Etat organise aussi des consultations informelles.

Un député (PLR) intervient en soulignant que la liberté de commerce doit aussi être considérée en rapport avec la liberté du citoyen. L'augmentation du nombre de taxis va poser des problèmes au niveau des places de parc ainsi que dans les voies de bus. Il faut ainsi faire une pesée d'intérêt entre la réalité pragmatique et la liberté de commerce qui est chère au PLR. Ainsi, le parti souhaite rester sur cette vision qui fait une petite entorse à la liberté de commerce mais un grand bien à Genève.

Un député (MCG) estime que les libertés doivent s'équilibrer, ce qui doit donc primer c'est le maintien de l'ordre public. L'usage accru du domaine public, en faisant l'hypothèse que 4'000 taxis circulent, va faire qu'il y aura moins de gens sur les voiries ordinaires. Le MCG est attaché à la liberté de commerces mais dans les limites de l'ordre public. Le nombre de taxis actuel, qui doit avoisiner 1'100, paraît correspondre au besoin actuel. Comme on le sait on ne peut pas interdire Uber. Ainsi, ceux qui n'auraient pas trouvé satisfaction au

travers du PL 11709 feront cette pratique par l'autre. L'attaque sur la liberté de commerce est pondérée par le fait que d'autres moyens d'exercer le métier existent. Il indique ne pas être certain que le principe total de la liberté de commerce résiste par rapport à une pondération de l'ordre public. S'il estime que le PDC n'a pas tort sur le fond, il pense cependant qu'une ouverture totale ne tiendra pas.

Un député (Ve) souhaite savoir combien de taxis jaunes sont actuellement en circulation et quel sera le nombre final de taxis une fois la nouvelle loi instaurée.

Une députée (S) rapporte que, selon les informations données par M. Maudet, le numerus clausus serait fixé au nombre de personnes après la période transitoire. Actuellement, il y a 875 taxis jaunes et 300 taxis bleus. Ainsi, il y aurait donc un maximum de 1'200 taxis publics environ. Elle souligne que ce nombre est déjà élevé.

Un député (S) estime que le numerus clausus permet de garantir aux chauffeurs un certain nombre de courses. La présence d'un trop grand nombre de taxis sera problématique puisque la demande n'est pas extensible. Le résultat sera des revenus faibles pour les chauffeurs. Il souhaite savoir si M. Poggia a déjà transmis à la Commission les données chiffrées demandées lors de son audition.

M. Nicolas Huber précise que M. Poggia a été relancé sur la question il y a une dizaine de jours.

Le député (S) souhaite que la question lui soit de nouveau posée parce que ces chiffres sont importants.

Un député (PLR) signale que le numerus clausus pourrait être ajusté tous les deux ou trois ans par exemple et fait un parallèle quant à la formation des enseignants. La théorie première était de former les enseignants sans tenir compte de ce qui se passerait à la sortie. Ainsi, toute une série de personnes ont été formées sans pour autant trouver un poste à la sortie. Il est peut-être plus juste d'annoncer aux chauffeurs les besoins existants et d'octroyer les autorisations en conséquence. Il rapporte que le PLR soutiendra cette vision restrictive mais nécessaire de la liberté de commerce.

Un député (PDC) s'étonne que les partis de droites souhaitent assurer un revenu minimum. S'il n'y a pas de courses, il n'y a pas de raisons pour l'État

d'en garantir un certain nombre. Il aimerait savoir sur quelles bases serait déterminé le nombre idéal de taxis à Genève et rappelle la présence de multiples groupes de pression, qui manifestent en cas de désaccord. Il y a également des violences. Il conclut en soulignant que les taxis ne doivent pas décider du *numerus clausus* et l'État ne doit pas garantir un nombre de courses.

Le Président rappelle que les partis de droite ont souhaité la réintroduction d'une clause du besoin, qui a été supprimée. Les établissements publics, sans cette clause, s'ouvrent et se ferment en fonction de la concurrence. Il en ira de même avec les taxis.

Un député (UDC) souligne que le *numerus clausus* doit être maintenu de façon exceptionnelle, malgré les embûches, notamment en raison de l'intérêt public prépondérant.

Un député (MCG) estime qu'il n'est pas possible de promulguer une loi concernant l'exercice d'un métier si elle provoque une paupérisation des gens concernés. Il dit être concerné par cette question. Aujourd'hui déjà, malgré un nombre restreint de taxis, certains chauffeurs n'ont pas de revenu et sont à l'aide sociale. On ne peut pas approuver cette modification au projet de loi, s'il est connu, dès le départ, qu'elle augmentera la paupérisation d'une profession, créera des « *working poors* » avec un risque accru que les chauffeurs travaillent entre 10 à 15 heures. Il s'agit de la sauvegarde de l'ordre public sous plusieurs facettes dans ce cas d'espèce.

Un député (PLR) fait un parallèle avec la question moratoire des cabinets médicaux qui présente la même mécanique. Finalement, seuls resteront sur le marché ceux qui survivront. Il indique que le PLR ne souhaite pas soutenir l'amendement socialiste concernant la consultation des milieux professionnels. En effet, le but n'est pas de consulter tout le monde car cela pourrait générer de nouveaux problèmes. Il s'agit au département de prendre ses responsabilités.

Une députée (S) explique que l'idée de l'amendement n'est pas que les milieux décident par eux-mêmes. Elle estime que le ratio exact de taxis pour la population genevoise est difficile à déterminer. Il s'agit donc, soit de développer des modèles mathématiques, ou alors de se baser sur des comparatifs avec d'autres villes et d'utiliser les informations du terrain. Ces informations ne pourront cependant pas être fournies par le DSE. Il s'agit d'avoir un élément supplémentaire pour prendre une décision éclairée. Elle rapporte que selon Mme Ma Faure le département est favorable sur le principe.

Le Conseil d'État aimerait bien déterminer entièrement comment il fonctionne. Cependant, le parti socialiste estime que la notion de consultation est suffisamment importante pour être mentionnée. Elle donne l'exemple du DIP qui consulte les milieux concernés sur la fixation des vacances scolaires avec un horizon à 5 ans. La consultation se fait alors avec des courriers.

Un député (S) remarque qu'il faut considérer la loi de manière dynamique. D'après les pronostics, d'ici 2030, Genève aura 200'000 habitants de plus. L'aéroport recevra 25 millions de passagers. Dans cette perspective, il serait intéressant de consulter les milieux professionnels. Il propose ainsi de surseoir au vote de l'alinéa 1 de l'article 10 dans l'attente des réponses du département.

M^{me} Amy Ma Faure indique que, selon ses souvenirs, il s'agissait d'une plaque, d'une voiture et d'une immatriculation. Ce point sera étudié également.

Une députée (S) dit qu'on peut déjà voter le titre et les autres alinéas.

Un député (UDC) mentionne que la consultation effectuée par le Conseil d'État se fait le plus souvent en aval de la fixation dans la loi. Cependant, il s'agirait de mentionner également la consultation des usagers et des mairies par exemple. Ceci rend les choses difficiles. Ainsi, l'UDC refusera cet amendement.

Un député (PLR) dit savoir que la consultation est une notion qui tient à cœur au parti socialiste. Cependant, cet amendement est inutile. En effet, l'alinéa 1 de l'article 11 de la Constitution mentionne que « *L'Etat informe largement, consulte régulièrement et met en place des cadres de concertation* ». **Ce principe général de consultation suffit** amplement, il n'est pas nécessaire de le réaffirmer dans le présent projet de loi. S'il s'agit de consulter les milieux concernés, il faut inclure, comme l'a précisé son collègue UDC, les mairies et les usagers notamment. Un Conseiller d'État tenant à sa réélection ne se permettra pas de modifier le nombre d'autorisations à délivrer sans consultation.

Un député (MCG) rappelle que le département peut également utiliser la voie réglementaire. En effet, le règlement d'application peut contenir une référence à cette notion de consultation. Il estime cependant que selon la proposition de socialiste, il faudrait également consulter les TPG en raison de l'utilisation de leur voie de bus. Cela n'a pas de fin. Le projet de loi doit définir des règles, leur application doit être définie par l'administration.

La députée (S) dit que d'un point de vue strictement argumentatif, il semble paradoxal qu'à la fois le département et certains députés présents fassent référence à la notion de consultation mentionnée dans la constitution, tout en prenant soin de souligner la difficulté d'une telle démarche.

Le Président met au vote la modification du titre de la section 4 (« Nombre de taxis ») ainsi que la suppression des alinéas 2 et 3 de l'article 10 proposées par le PDC :

Section 4 Nombre de taxis

Pour : 1 (1 PDC)
Contre : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions : --
L'amendement est **refusé**.

Le Président souligne que l'examen de l'alinéa 1 de l'article 10 est suspendu en attendant la réponse du DSE sur la question.

Le Président soumet l'amendement PLR à l'alinéa 2 de l'article 10 :
«² *Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et **en vue** de garantir la sécurité publique.* ».

Pour : 13 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : 1 (1 EàG)
L'amendement est **accepté**.

Le Président soumet au vote l'ensemble de l'alinéa 2 de l'article 10 :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : --
L'alinéa 2 est **adopté** comme proposé, à l'unanimité.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 3 de l'article 10 :
«³ *Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations **après avoir consulté les milieux professionnels et en fonction des besoins évalués périodiquement.*** »

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions : --
L'amendement est **refusé**.

Le Président soumet au vote l'ensemble de l'alinéa 3 de l'article 10 :

Pour : 8 (3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 1 (1 PDC)
Abstentions : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
L'alinéa 3 est **adopté** comme proposé.

Le Président demande si un député souhaite reprendre les amendements qui sont proposés à l'article 11 par Me Roulet et l'AGL.

Une députée (S) annonce vouloir proposer l'amendement suivant à l'alinéa 3, article 11 :

«³ *Le Conseil d'Etat détermine, après consultation des milieux professionnels, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.*

Un député (PDC) souhaite reprendre l'alinéa 2 de l'amendement de Me Roulet : « *Le requérant doit, quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir son dirigeant titulaire d'une telle carte* ». Celui-ci viendrait alors remplacer la lettre a de l'alinéa 2. Il souligne qu'il est important qu'un dirigeant d'entreprise de taxis possède une carte professionnelle de chauffeur.

Un député (EàG) signale un problème de formulation de la lettre a, alinéa 2. En effet, pour être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi, une entreprise se doit de proposer un service de taxis. En l'état, une entreprise ne pourra donc jamais avoir accès aux autorisations. Cette formulation doit donc être revue par le département.

M^{me} Amy Ma Faure estime que cette proposition rejoint celle du parti socialiste par rapport à la notion d'entreprise de transports. Elle soumet la modification suivante à la Commission : « *être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise **de transports de taxis**, quelle que soit sa forme juridique* ».

Un député (MCG) annonce que son parti soutient l'amendement du PDC. En effet, la conséquence est que pour avoir une entreprise de taxis, il faudra posséder une carte professionnelle. Ceci permet un accroissement de la sécurité dans l'exercice de profession.

Un député (UDC) indique s'associer à la demande du PDC.

Un député (PLR) souligne que Me Roulet est avant tout l'avocat de ceux qu'il représente. Ainsi, ses amendements suivent une logique étrangère au projet de loi. Il précise que cet amendement aurait comme effet pervers le fait que, si quelqu'un souhaite exploiter une entreprise de transport de taxis sous forme de société anonyme, alors les membres du comité d'administration pourraient également devoir posséder une carte professionnelle. Il doute de la conformité de l'amendement au droit fédéral.

M^{me} Amy Ma Faure souligne que cet amendement porterait atteinte à la cohérence interne du texte. L'entreprise qui requiert l'autorisation n'aurait pas forcément besoin de pouvoir exercer le métier de chauffeurs de taxis. Dans le cas contraire, il y aurait une limitation de la liberté économique.

Un député (S) abonde dans le sens de son collègue PLR. En effet, le directeur de l'hôpital de la Tour ne doit pas être un médecin. De la même manière, un dirigeant d'une entreprise de taxis sans carte professionnelle ne présente pas de problème.

Un député (MCG) souligne que la formulation de cet amendement pourrait être revue. Cependant, le but est qu'il y ait un lien entre les gens qui exploitent la compagnie et la profession. Il faut peut-être utiliser le terme de « dirigeants ».

Un député (UDC) rappelle que l'article 11 mentionne que : « *Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête* ». Il y a donc une restriction à l'accès à un usage accru du domaine public, ainsi la restriction telle que mentionnée dans l'amendement PDC n'est pas choquante.

Un autre commissaire (MCG) souligne que la formulation de l'alinéa 2 est claire. En effet, il est fait référence à un dirigeant titulaire et non pas à un conseil d'administration.

Le Président rappelle qu'il peut y avoir également une société en nom simple et un dirigeant, qui aurait eu pendant une période une carte professionnelle de taxis. Si cette personne souhaite arrêter de pratiquer le métier, ou si elle a un

handicap et ne peut plus rouler, elle ne pourra pas déléguer son activité de manière à continuer l'exploitation de son entreprise. L'amendement empêche les petites entreprises à travailler avec des collaborateurs.

Un député (PDC) pose ces questions pour initier le débat. En effet, les choses ne sont pas plus claires avec ce nouveau projet de loi. L'amendement sur le *numerus clausus* visait à s'interroger sur les conséquences à laisser une société à reprendre le marché des taxis. La personne qui dirige l'opérationnel d'une entreprise de taxis doit au moins être quelqu'un qui a une carte professionnelle. Ce projet de loi inclut le *numerus clausus* pour protéger les chauffeurs de taxis, mais si on laisse n'importe qui prendre le marché alors il y aura une société qui rachètera tous les taxis. C'est un auto-goal. Il est en accord avec la proposition de reformulation du MCG. Il y a un besoin de clarté pour le 3^{ème} débat.

Un député (PLR) dit comprendre le souci de ceux que représente Me Roulet et souligne que le terme « dirigeant » n'est pas clair. Il peut, soit s'appliquer au directeur et à des membres d'un conseil administration, soit à celui qui dirige l'entreprise selon les statuts. S'il s'agit du directeur au sens strict, cela ne pose pas de problème. Il ne faut cependant pas se compliquer la tâche inutilement avec un amendement qui vise un cas particulier. Il rappelle qu'une société anonyme ouvrant un restaurant ne doit pas posséder de patente. Il en va de même pour les membres de son conseil d'administration. La personne qui gère les lieux doit, lui, posséder la patente. Il s'agit de la même problématique pour les taxis.

Un député (MCG) propose la reformulation suivante de l'amendement du PDC : « *Le requérant doit, quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir une direction opérationnelle possédant une telle carte* ». Cette formulation écarte les membres du conseil d'administration.

Un député (S) souligne que l'autorisation d'usage accru du domaine public est donnée par l'État à une personne, physique ou morale. Cette personne, si elle n'est plus intéressée à posséder cette autorisation, la rend au département. Il n'y a pas de possibilité de transmission pour éviter de marchander les autorisations. Les chauffeurs possédant cette autorisation ne pourront pas tous vendre à Uber.

M^{me} Amy Ma Faure acquiesce.

Le député (S) dit qu'il n'y a donc pas de risque de rachat par Uber de l'ensemble des taxis.

Un député (UDC) dit trouver problématique la lettre a de l'alinéa 2 tel que proposée en raison du terme « ou » dans la phrase : « être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, proposant un service de taxis ; ». Il y a ségrégation entre petits taxis et grandes entreprises. Il répète soutenir l'amendement du PDC à la lettre a.

M^{me} Amy Ma Faure dit que la lettre a, alinéa 2 de l'article 11 a été proposée par le DSE en vue de la conformité à la liberté économique. Ainsi, aussi bien les chauffeurs de taxis qui exercent le métier et sont titulaires d'une carte professionnelle peuvent solliciter l'autorisation, qu'une grande entreprise ayant un conseil d'administration et un directeur. Dans ce cadre, cette entreprise pourrait avoir plusieurs voitures et chauffeurs et serait alors titulaire de plusieurs autorisations d'usage accru du domaine public. Le projet de loi prévoit ainsi différentes manières d'accéder à l'autorisation d'usage accru du domaine public à la lumière de la façon dont le métier est exercé.

Le député (UDC) dit que les patrons d'entreprise d'électricité se doivent de posséder certaines certifications dans le domaine. Tel qu'il est rédigé, l'article permettrait à tout un chacun de monter une entreprise de transports de taxis.

Le député (S) estime que chacun peut également s'installer demain en tant que patron d'une entreprise d'électricité. Le seul problème serait que les clients seraient peu nombreux.

Le Président dit que le représentant de l'entreprise devrait, lui, avoir une maîtrise.

Un député (EàG) souhaite soutenir l'amendement du PDC mais propose une autre modification que celle du MCG. En effet, le terme de « direction opérationnelle » n'est pas adéquat. Une direction opérationnelle ne peut pas être titulaire d'une carte. Il souligne qu'il faut ajouter « *« Le requérant doit, quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir un membre de sa direction opérationnelle titulaire d'une telle carte »* ». Il s'agit d'un sous-amendement.

Un député (MCG) dit être embarrassé par les informations données par son collègue socialiste. En effet, les considérer va rendre caduque l'amendement

proposé. Il souligne que ce qui est problématique est le risque de contestations des chauffeurs de taxis ; or, la lecture du projet de loi est difficile. Ce texte n'est pas abouti et provoque une levée de boucliers à chaque sujet. Si la majorité de la Commission souscrit aux explications du parti socialiste, alors le MCG ne soutiendra plus l'amendement PDC. La première lecture de lettre a de l'alinéa 2 de l'article 11 semble présager que chacun est libre de faire ce qu'il veut comme il le souhaite. C'est pour cela que le MCG a souhaité soutenir un amendement qui vise à favoriser l'adéquation entre la pratique de la profession et celui qui est titulaire de l'autorisation. Simplement, si l'interprétation de son collègue socialiste de la lettre a de l'alinéa 2 est la bonne, alors à ce moment celle de Me Roulet, reprise par le PDC ne tient plus. En reprenant l'exemple de son collègue PLR avec les patentes, il s'agirait donc du même principe. Une entreprise qui a 100 taxis, aura 100 autorisations et 100 titulaires.

Une députée (S) dit que ce dernier point n'est toujours pas tranché par le département.

Le député (MCG) dit ne pas être certain de cette interprétation. Or, on ne peut pas exposer la profession à de tels risques.

Le Président souligne que tout le monde ne pourra pas être convaincu sur l'interprétation voulue par le département ou par la Commission.

Le Président rappelle que celui qui est concerné est le chauffeur, qui transporte les clients d'un point A à un point B. C'est lui qui doit être titulaire d'une carte professionnelle, non pas une entité de type SA ou autre.

Un député (PLR) rappelle le principe fixé à l'alinéa 1 de l'article 10 : « *Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.* ». Cette disposition signifie **qu'il y a une autorisation d'usage accru du domaine public par véhicule**. Il n'y a pas une seule autorisation pour un ensemble de taxis. Le texte est clair. Il se prononce donc contre les amendements proposés à l'article 11.

Un député (PDC) aimerait la détermination du département sur ce point et demande de surseoir en attendant ces précisions.

Le Président constate que l'alinéa 1 de l'article 10, dont l'examen a été suspendu, est en concurrence avec la lettre a, alinéa 2 de l'article 11. Le

Président propose donc aux députés de surseoir également à l'examen de la lettre a, alinéa 2 de l'article 11.

Une députée (S) estime qu'il est également problématique de voter en l'état l'alinéa 1. En effet, la dernière phrase est douteuse. Elle ne souhaite pas se positionner sur cet alinéa sans clarification.

Un député (PLR) se référant au commentaire de l'article 11 de l'exposé des motifs, explique que « *La délivrance d'une autorisation, qui est réservée aux taxis, suppose que le requérant est titulaire de la carte professionnelle correspondante. Il est envisageable qu'une entreprise acquiert ces autorisations. Dans ce cas, il doit s'agir d'une entreprise qui propose un service de taxis. Le dirigeant ne sera pas nécessairement titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi. Les chauffeurs devront en revanche l'être.* ». Il estime qu'il est très clair. Il n'est pas donc pas nécessaire de surseoir.

Le Président constate que la Commission accepte de surseoir aux alinéas 1 et 3 de l'article 11.

Un député (EàG) souligne que ces précisions peuvent amener d'autres amendements.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 3 de l'article 11 :

³ *Le Conseil d'État détermine, après consultation des milieux concernés, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.*

Pour :	5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre	9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions :	--

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'alinéa 3 de l'article 11 :

Pour :	9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre	--
Abstentions :	5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)

L'alinéa 3 est **adopté** tel que proposé. L'examen des alinéas 1 et 2 sont suspendus.

M^{me} Amy Ma Faure demande si le commentaire de l'article 10 tel que présenté dans l'exposé des motifs répond à la question de la députée socialiste : « *Ainsi, chaque voiture fonctionnant comme taxi nécessite une autorisation, qui est concrétisée par l'immatriculation qui sera délivrée* ».

La députée (S) explique que dans ce cas, l'autorisation est liée à une plaque et une voiture. Le fait est que les articles de loi sont incohérents et que les commentaires n'aident pas. Elle indique que l'alinéa 2 de l'article 12, fait référence à une personne en relation à l'autorisation. Or l'article 10 lie l'autorisation à la plaque d'immatriculation et l'article 11 la lie à des personnes physiques ou morales. Selon elle, ces trois articles sont incohérents entre eux.

Elle souhaiterait également savoir pourquoi l'alinéa 1 de l'article 12 fait référence à une durée d'autorisation de 6 ans. En effet, ce n'est pas un chiffre anodin dans la perspective de l'amortissement des voitures et de l'impact quant à la capacité entrepreneuriale des chauffeurs. Ainsi, elle annonce que le parti socialiste a un amendement sur cet alinéa 1, sous réserve que le département puisse justifier de la durée précise de 6 ans. La proposition de modification est la suivante : « *L'autorisation est valable 6 ans **et renouvelable*** ». En effet, la règle doit être le renouvellement de l'autorisation et l'exception le non-renouvellement motivé, de façon à maintenir la capacité de gains. A cet effet, elle propose aussi d'ajouter un nouvel alinéa 1 bis comme suit : « *En cas de non renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis dans le règlement.* ».

Le Président rappelle que le projet de loi est accompagné d'un exposé des motifs et d'un règlement. Ainsi, le commentaire de l'article 12 mentionne : « *L'autorisation est renouvelable sur requête, sur la base des critères qui seront définis par le règlement* ». Le Président conclut que la proposition socialiste est prévue et signalée dans l'exposé des motifs.

La députée (S) rappelle que **l'exposé des motifs n'a pas de caractère contraignant.**

Un député (PLR) rapporte que l'alinéa 2 de l'article 20 dit la chose suivante : « *Les voitures sont immatriculées au moyen de plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont*

délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public ».

La députée (S) estime que cette dernière phrase sous-entend qu'une autorisation est liée à une personne, contrairement à ce qui est mentionné dans les articles 10 et 11.

Un député (PDC) annonce vouloir supprimer l'alinéa 1 de l'article 12 en raison de son manque d'utilité.

Un député (PLR) souhaite citer le commentaire à l'article 12 : *« Pour être conforme au droit fédéral, les permis conférant un droit d'usage accru du domaine public doivent être limités dans le temps¹⁰. Pour cette raison, la validité de l'autorisation est limitée à 6 ans. Cette durée permet aisément de tenir compte de l'amortissement du véhicule¹¹. »*. Ainsi, l'alinéa 1 de l'article 12 a effectivement sa raison d'être. Il estime qu'il est possible d'ajouter à cet alinéa le terme *« est renouvelable »* selon l'amendement proposé ici par le parti socialiste. Cependant, la lettre b, alinéa 2 de l'article 12 spécifie que : *« Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque : », « b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement avant son échéance »*. Ceci est à mettre en lien avec l'exposé des motifs qui précise que l'autorisation ne crée aucun droit acquis. Ces formulations permettent d'éviter que les chauffeurs pensent que l'autorisation ne consiste qu'en une apposition de tampons. Il y a donc bien un réexamen, le renouvellement n'est pas automatique.

La députée (S) se dit en accord avec ces arguments, mais souligne qu'ils n'enlèvent rien à la pertinence de ses propres demandes.

M^{me} Amy Ma Faure indique que, selon le Tribunal fédéral, il fallait éviter de bloquer le système d'autorisations d'usage accru du domaine public. C'est pourquoi, il faut donc un système qui permet un certain roulement. La durée de 6 ans est liée à l'amortissement du véhicule. Le département estime que le renouvellement de l'autorisation doit être sollicité, il n'y a pas de droit acquis ni de renouvellement automatique.

Un député (S) souhaite savoir à quoi fait référence le terme de *« titulaire »* tel que mentionné à la lettre a, alinéa 2 de l'article 12. Il demande comment, selon la lettre c, alinéa 2 de l'article 12, le DSE pourrait contrôler qu'un titulaire ne fasse pas usage de son autorisation pendant 12 mois consécutifs.

M^{me} Amy Ma Faure estime que la lettre c, alinéa 2 de l'article 12 fait référence, par exemple, à une entreprise qui serait en faillite ou à un chauffeur de taxis, connu dans le milieu pour être inactif.

Le député (S) constate qu'il s'agirait d'une dénonciation.

La députée (S) indique que, selon l'alinéa 2 de l'article 12, l'autorisation tombe d'elle-même si le titulaire n'en fait pas la demande. Cependant, la question est de savoir ce qu'il se passe pour des personnes qui ne sont pas concernées par l'alinéa 2. En effet, tel que cet article sur la caducité de l'autorisation est rédigé, le département se ménage la possibilité de ne pas renouveler l'autorisation dans ce cas également. Pour assurer un certain roulement, le département ne pourra donc pas compter seulement sur les départs à la retraite. Dans certains cas, le DSE ne va pas renouveler l'autorisation d'une personne, même si celle-ci ne rentre pas dans les conditions précisées à l'alinéa 2. Elle souligne que le parti socialiste aimerait que le renouvellement de l'autorisation soit la règle, sans qu'elle ne soit automatique. En cas de renouvellement, il faut une justification.

Séance du 9 février 2016

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 concernant les articles dont le vote avait été suspendu.

M. Pierre Maudet souhaite revenir sur les articles suspendus, lors des précédentes séances, pour les éclaircir. Il est en effet important d'avancer sur le projet de loi. Il rappelle qu'il y a quatre projets de loi en tout. Deux projets de loi constituent des nouveautés tandis que les deux autres abrogent d'autres projets de loi déjà votés. Il souligne que cela constitue d'ailleurs une certaine nouveauté démocratique puisque ces deux projets de loi ont été votés par le parlement pour être ensuite suspendus. Il informe que des informations concernant la fiscalité de l'entreprise Uber seront précisées suite aux demandes de la Commission. Il s'agira également de revenir sur l'introduction de l'obligation pour les dirigeants d'entreprises de posséder une carte professionnelle. Selon la détermination du département, cette mesure ne permettrait pas forcément d'atteindre le but visé et complexifiera le projet de loi.

Il annonce être à disposition pour aborder les enjeux des questions de la consultation des milieux professionnels et de la titularisation des autorisations. La problématique de la limitation de la durée des autorisations pourra cependant être abordée lors de l'examen de l'article 12. M. Pierre Maudet

relève une question d'un député (UDC) au sujet d'une perte de 4 millions mais souligne ne pas être certain de la comprendre. A cet effet, il indique ne pas s'offusquer si les députés souhaitent poser une nouvelle fois leur question.

M. Christophe Marguerat intervient concernant la fiscalisation des activités de l'entreprise Uber en rapportant qu'une rencontre informelle a eu lieu avec l'AFC. Celle-ci ne constitue pas un avis de droit. En effet, celui-ci nécessiterait plus de temps. Les échanges ont eu lieu en rapport avec les activités d'Uber sur deux points particuliers. Le premier est la fiscalisation des commissions prélevées sur les courses et d'autre part la fiscalisation de la TVA. L'idée d'introduire une obligation de mise en place d'un siège en Suisse permet un rattachement à la Suisse pour la fiscalisation de ces commissions. Cela étant, se pose la question de la plus-value. L'autorité doit savoir où se trouve la plus-value du service. L'entreprise Uber met en relation des clients et des chauffeurs, possède des serveurs et des développeurs aux États-Unis tandis qu'une partie de leurs activités a lieu aux Pays-Bas, probablement pour des questions d'optimisation fiscale. D'un point de vue technique, il s'agit de déterminer le prix de transfert. En considérant les activités de l'entreprise Uber, l'administration fiscale cantonale situerait plutôt, et sans engagement, la plus-value du service aux États-Unis, là où le système est développé et piloté. Ceci aurait pour conséquence que seule petite partie des commissions prélevées seraient soumises à l'impôt en Suisse. Une estimation précise n'est pas disponible, mais les montants concerneraient les 25% de commissions prélevés par Uber sur les courses effectuées en Suisse. Pour déterminer où se situe la plus-value, une expertise de ces chaînes de valeur est nécessaire et généralement réalisée par des entreprises comme PricewaterhouseCoopers par exemple. Ceci a un certain coût et nécessite un « ruling » de l'administration fiscale, qui doit rendre une décision sur ce qui est taxable. Dans ce contexte, la question des accords existants avec les États-Unis et les pays européens est à prendre en compte. Ces pays pourraient ensuite contester la décision prise. Il conclut en soulignant que l'obligation de la mise en place d'un siège en Suisse permet de taxer ces commissions en partie seulement, d'après les principes généraux qui s'appliquent.

Il aborde alors la question de la TVA, responsabilité de la Confédération. En raison du secret fiscal, l'administration fédérale des contributions ne peut pas donner d'informations concernant la taxation de l'entreprise Uber. Sur le site internet de l'administration, on peut constater qu'Uber est bien soumis au paiement de la TVA, probablement en raison de ses activités marketing. L'administration ne peut cependant pas confirmer cet élément. Ainsi la taxation pourrait être liée à d'autres activités de l'entreprise. Il existe une jurisprudence

du Tribunal fédéral qui pourrait être appliquée dans ce contexte, il s'agit de l'arrêt 2c 1100/2012 ou ATF139 II 346. Cette jurisprudence fait référence aux plateformes de rencontres sur internet. Dans ce cadre, le tribunal stipule que ces entreprises sont soumises à la TVA même en l'absence d'un siège en Suisse. Celle-ci doit donc désigner un représentant en Suisse. Il explique qu'une analogie peut être faite entre ces entreprises et Uber qui propose une mise en relation depuis l'étranger. Théoriquement, l'entreprise Uber devrait donc déjà être soumise à la TVA.

M. Christophe Marguerat indique vouloir aborder la question des réglementations OCDE et rapporte que des discussions ont eu lieu dans le cadre du programme BEPS (Base Erosion and Profit Shifting project). Cependant, ces discussions se limitent à un état des lieux des problématiques touchant aux commerces internationales et transfrontières. Il n'y a pas de directives ni de règles de droits qui s'appliquent. D'un point de vue fiscal, ce programme s'attèle uniquement aux questions de TVA, qui ne devraient pas poser de problèmes selon le droit suisse.

Un député (MCG) indique ne pas comprendre le raisonnement de l'administration fiscale. La prestation caractéristique n'est pas le fait de commander mais concerne celui qui fait la course. Il propose une formulation simple et claire, qui fait référence au fait que l'ensemble de la prestation doit être payée en Suisse. Ainsi, l'encaissement doit être effectué en Suisse. Le rapatriement de ces profits sera ensuite effectué comme le souhaite l'entreprise. Cette mesure n'empêche en rien la liberté économique. La prestation caractéristique se déroulant en Suisse, celle-ci doit également être encaissée en Suisse.

Un député (PLR) demande comment ces informations peuvent être disponibles si le paiement s'effectue avec une carte de crédit.

Le député (MCG) répond que les relevés de cartes de crédit indiquent ces informations. Dans le cas d'un repas payé dans un pays étranger, la prestation est exécutée dans ce pays alors que le compte suisse sera débité.

Un député (S) souligne que la question est de savoir où se fait la plus-value.

Le député (MCG) répond qu'il faut contourner cette difficulté pour éviter que les américains ne nous taxent partout.

Une députée (S) dit se souvenir que, lors de sa dernière présentation, M. Maudet avait mentionné avoir de nouveaux éléments concernant la jurisprudence et la fiscalisation telle que mentionnée dans une des invites de la motion socialiste. Elle souhaiterait savoir si ces éléments faisaient référence à cette jurisprudence ou à des réflexions au niveau de l'OCDE.

La députée (S) aimerait connaître la conclusion du DSE par rapport aux informations apportées par le département des finances. En effet, il n'est pas satisfaisant que les arguments avancés se résument au fait que les montants concernés soient faibles et qu'il s'agit de questions complexes. En effet, la situation est difficile et des économies doivent être faites. Ainsi, elle souhaiterait avoir un positionnement politique du Conseil d'État sur la question. Elle rappelle que la Commission a souhaité que le département formule de façon adéquate ce point sensible. Sans retour sur ce point, une formulation sera proposée par les députés. Elle signale que le chiffre d'affaire de l'entreprise Uber ira probablement à la hausse en Suisse. Ainsi, même si les montants qui pourraient être récupérés sont minimes, ils pourraient être de nature à augmenter. Elle se demande s'il ne faudrait pas, dans ce contexte, solliciter plus d'une séance informelle avec l'administration fiscale cantonale sur la question.

Un député (S) demande comment les cantons de Zürich et de Vaud se positionnent sur la question. Concernant la TVA, il rapporte que les quittances des courses Uber ne comportent pas de mention de la TVA. Celle-ci ne serait donc pas payée. Il s'étonne du positionnement de l'AFC sur la question étant donné que des entreprises telles qu'Uber sont déjà implantées depuis quelque temps en Suisse. Dans le monde entier, la question de la fiscalité de ce type d'entreprises se posera. Il demande s'il n'y a pas de réflexions au niveau fédéral sur des entreprises telles qu'Airbnb ou Ebookers par exemple. Sur toutes ces questions, qui ne concernent pas les taxis directement, il faudrait des réponses.

Un député (PDC) propose de suspendre l'examen de la question dans l'attente d'un positionnement de la Confédération.

Un député (MCG) explique que, dans l'arrêt du Tribunal fédéral cité par M. Marguerat, il est fait référence à une société dont les serveurs sont en Floride. Mis à part le fait que la fiscalité peut y différer de celle de la Californie, il est mentionné que « *la qualification des prestations ainsi retenues entraîne l'assujettissement de la société à la TVA et son inscription au registre des contribuables à partir du 1^{er} janvier 2010* ». La question s'est donc déjà posée.

L'idée de dire que les prestations sont effectuées en Suisse pourrait donc convenir. Il annonce cependant soutenir la proposition de suspension.

Le Président demande au département s'il a une proposition de modifications à la lettre a, alinéa 2 de l'article 11.

M. Christophe Marguerat précise que l'amendement socialiste ne pose pas de questions trop complexes. Simplement, cette modification permet de créer un rattachement à la Suisse et de taxer les commissions prélevées. Ainsi, la proposition d'imposer un siège en Suisse aurait l'effet recherché. C'est également l'avis de l'AFC. Cependant, aucune garantie ne peut être donnée sur les montants récupérés.

M. Pierre Maudet explique qu'au niveau politique, ce projet de loi ne va pas régler le problème de l'évolution de la fiscalité en faveur de l'économie disruptive ni celui de la difficulté à saisir en raison d'un lieu. Il se dit pour l'amendement socialiste, qui permettrait de créer un ancrage territorial et une capacité de saisie. L'expérience montre cependant que des moyens de contournement existent.

Il souhaite à présent préciser deux points. Le premier concerne l'introduction d'une obligation d'obtention d'une carte d'entreprise par des dirigeants d'entreprises proposant un service de taxis. En effet, la mise en place d'un homme de paille est chose aisée. Il faut donc être clair sur le réel impact que cet amendement aura. Il souligne que **la question fiscale est le fil rouge du projet de loi**. Ainsi, il est important de maintenir une certaine cohérence par rapport à cette question. Les entorses à la liberté économique, notamment l'obligation de la création d'un siège en Suisse, qui peut être perçue comme un obstacle à l'accès à la profession de chauffeurs de taxis, doivent être étudiées de manière à conserver l'équilibre général de la loi. **La multiplication des entraves pourrait rendre le projet de loi plus attaquant et moins praticable**. Il est cependant tout à fait possible d'exiger un rattachement au lieu, mais il ne faut pas se leurrer sur l'effet d'une telle mesure. Il rappelle ainsi que le projet de loi forme un ensemble cohérent.

M. Pierre Maudet explique qu'au sein de l'administration fiscale fédérale, des questions centrales se posent effectivement sur l'imposition directe dont la substance lui échappe en raison des pertes de rattachement au lieu, de la réduction du nombre d'intermédiaires et donc du nombre de possibilités de saisie du flux monétaire. Notre société tend à développer de plus en plus une fiscalité indirecte, notamment avec la fiscalité environnementale, ce qui rend

toute saisie concrète de plus en plus difficile. Il annonce que **le département souscrit à la proposition d'un rattachement au lieu, pour autant qu'une formulation, qui permet de consacrer un principe de droit fiscal, puisse être trouvée.**

M. Christophe Marguerat ajoute qu'il y a un risque avec la disposition imposant l'établissement d'un siège en Suisse de non-respect des accords de libre circulation. Dans ce contexte, des entreprises européennes, par exemple Uber Amsterdam, pourraient se prévaloir de la LCP et refuser de se soumettre à l'obligation d'avoir un siège en Suisse. Ainsi, cette disposition pourrait être inapplicable.

Un député (MCG) souligne qu'en Europe, il n'y a pas de liberté totale sur les services.

Une députée (S) constate que le département accepte la proposition de modification du parti socialiste faute de mieux, mais rappelle que la Commission aurait souhaité avoir une meilleure proposition du DSE.

M. Christophe Marguerat précise qu'il s'agit de questions fiscales. En l'état, l'administration fiscale cantonale n'a rien d'autre à proposer sur ces questions. Elle pourrait cependant être mandatée formellement pour créer un corpus légal. La question est de savoir si on doit le faire ici, dans le contexte de ces projets de loi. Il conclut en soulignant ne pas avoir d'autres dispositions à proposer.

Un député (S) demande si les cantons de Vaud ou Zürich se sont déjà interrogés sur ce type de questions.

M. Christophe Marguerat répond que l'administration fiscale cantonale n'a jamais eu à faire face aux questions de fiscalité des entreprises transfrontières exerçant leurs activités par internet. Dans les autres cantons, selon les informations recueillies, les autorités n'auraient pas connaissance de ce type de question.

M. Pierre Maudet ajoute que le canton de Vaud est moins avancé, puisqu'un processus législatif a été lancé pour intégrer ces questions. À Zürich, les questions fiscales se posent moins parce que l'attitude y est plus libérale. En effet, la ville de Zürich souhaiterait devenir le centre des sociétés provenant de l'économie disruptive. Il rappelle les interrogations soulevées par l'installation de la société Google, qui avait installé son siège à Zürich. En effet, celle-ci avait été taxée sous un régime de société à statut. La ville avait souhaité attirer

ce type de société en raison de l'installation du levier qu'elles représentent du point de vue de l'emploi et de la croissance. Il estime cependant qu'il faut une équité dans les affaires.

Le député (S) souhaite savoir quelle est la position de l'administration fiscale fédérale sur la TVA.

M. Christophe Marguerat explique que l'administration fiscale fédérale n'a pas souhaité entrer en matière sur cette question en raison du secret fiscal.

Le député (S) rapporte que selon certains auditionnés, les chauffeurs Uber ne paient pas la TVA. Il demande comment le projet de loi pourrait introduire une égalité de traitement entre tous les chauffeurs sur cette question et si les chauffeurs Uber déclarent la TVA sur les revenus de leur course.

Le Président rappelle que les travaux de la Commission portent sur un projet de loi sur les taxis, or les questions posées ici concernent une question fiscale pointue et de niveau fédéral. C'est donc à l'administration fédérale des contributions de savoir comment récupérer cette TVA.

Le député (S) demande comment les courses des VTC pourraient être soumises à la TVA.

Le Président rappelle que les chauffeurs VTC doivent, auparavant, atteindre un certain chiffre d'affaires pour être soumis à la TVA.

M. Pierre Maudet explique qu'une société ayant des employés est soumise à la TVA et doit se déclarer une fois ce seuil atteint. Dans le cas contraire, celle-ci s'expose à des sanctions et à des traques pour fraude. Selon le modèle de petits indépendants développé par Uber, chaque chauffeur se doit également de déclarer son revenu. Il s'agit du même devoir que les chauffeurs de taxis publics, avec la particularité dans ce cas que certains chauffeurs ont des revenus inférieurs au seuil, sans pour autant s'adresser aux aides sociales. Le problème est donc posé vis à vis des chauffeurs Uber plus que pour les taxis traditionnels. Il explique que l'administration fédérale des contributions ne souhaite pas entrer en matière sur la question. La difficulté est donc qu'il n'y a pas de contremarque physique portant une inscription du taux de TVA. Il donne l'exemple des autorités chinoises qui ont introduit des quittances comportant une partie à gratter. Celles-ci, à la manière des jeux de chance, permettent d'être exonéré du paiement de la TVA. Il y a ainsi quelques heureux

mais des rentrées importantes pour les autorités en fait, sans aucun engagement de contrôleur supplémentaire.

Le Président précise que l'introduction d'un nouvel alinéa 2 à l'article 9, telle que proposée par le parti socialiste, obligera toutes les sociétés à s'établir en Suisse. Celles-ci seront donc obligatoirement soumises à la TVA.

Le Président annonce le début des votes sur l'article 9.

Titre de l'article 9 : Pas d'opposition – adopté

Article 9 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'article 9 étant donné qu'il n'y a pas de contre-proposition du département à ce propos :

«²Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse. »

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 (1 PDC)

Abstentions : --

L'amendement est accepté.

Article 9 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président rappelle que le vote de l'alinéa 1 de l'article 10 avait été suspendu. Il s'agissait de l'alinéa suivant : *« Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation. »*. La question était de savoir si l'autorisation pouvait être partagée entre deux véhicules équipés.

M. Pierre Maudet explique que l'autorisation concerne une plaque. Celle-ci peut être délivrée par des personnes physiques ou morales si elles remplissent les conditions.

Une députée (S) souligne que cette formulation est problématique.

M. Pierre Maudet répète que **la plaque peut être donnée soit à une personne physique soit à une personne morale selon les conditions exposées. La plaque concrétise ainsi une autorisation.** Les plaques sont interchangeables entre deux véhicules au maximum. Ainsi, pour 850 plaques, il pourrait y avoir

850 véhicules qui circulent et 850 qui ne circulent pas. Le titulaire de l'autorisation peut prêter, partager et louer sa plaque. Ceci représente une avancée concrète, saluée par les milieux professionnels, qui permet de mieux rentabiliser les véhicules.

La députée (S) signale que, dans le projet de loi, l'autorisation est mentionnée en lien avec une plaque, ensuite à une voiture puis à une personne. Elle estime que des contraintes dures et rigides seraient imposées si une immatriculation doit correspondre à une personne et à une voiture. Elle constate que l'interchangeabilité des plaques n'est mentionnée nulle part dans le texte.

Le Président signale que ceci est spécifié dans la loi fédérale sur la circulation routière.

La députée (S) demande si plusieurs chauffeurs peuvent se partager une seule plaque.

M. Pierre Maudet acquiesce et spécifie qu'un titulaire sera désigné pour la plaque.

La députée (S) rapporte que le projet de loi mentionne qu'une plaque est liée à une voiture. Ailleurs, il est fait référence au fait que pour une plaque, il y a une personne physique. Elle constate une contradiction entre les articles 10, 11 et 12. L'article 10 mentionne que « *Chaque autorisation correspond à une immatriculation.* », dans l'article 11, il est indiqué que les autorisations sont liées à des personnes. En effet, le terme « requérant » fait forcément référence à une personne et non pas à une voiture. Elle explique qu'il faut savoir si un système rigide est souhaitable, notamment en liant la plaque à une personne, physique ou morale, et à un véhicule.

M. Pierre Maudet conteste ces contradictions et demande à la députée de faire la démonstration de leur existence.

La députée (S) signale que, dans l'article 12, la phrase « *son titulaire y renonce par écrit* » fait obligatoirement référence à une personne. Or il y a une contradiction avec l'article 10, qui fait référence à une voiture. Une lecture précise des articles montre qu'ils se contredisent.

M. Pierre Maudet explique que dans l'article 10 il est indiqué « *Chaque autorisation correspond à une immatriculation.* ». Ainsi cet article consacre l'idée du numerus clausus. Le nombre d'autorisations, et donc de plaques, est

limité pour permettre un bon fonctionnement des services de taxis notamment. L'article 11 explicite qui peut être détenteur de ces autorisations. Il peut donc s'agir d'une personne morale ou physique. La notion d'intransmissibilité de l'autorisation est également introduite par opposition aux dispositions transitoires qui permettent la transmission de ces autorisations durant un laps de temps précis. Il est également mentionné que ces autorisations sont personnelles.

La députée (S) souligne que ces autorisations, si elles sont personnelles, doivent obligatoirement être liées à des personnes et non pas à des véhicules. Elle demande si le modèle proposé permet à 5 chauffeurs de se partager une plaque.

M. Pierre Maudet acquiesce et souligne qu'il y a un répondant pour la plaque.

Le Président signale qu'il ne faut pas confondre les autorisations qui permettent aux véhicules de circuler et celles qui sont nécessaires aux chauffeurs. Ce sont donc bien deux autorisations différentes. Ainsi, le véhicule doit être équipé et être autorisé, le chauffeur, quant à lui, doit avoir sa carte professionnelle.

Un député (S) constate qu'une autorisation d'usage du domaine public est attribuée à une personne physique ou morale par l'intermédiaire d'une plaque. Cette autorisation est intransmissible et personnelle. Il donne l'exemple d'une personne possédant 20 plaques. Si celle-ci peut louer ou prêter ses plaques, il y a bien un geste de transmission.

M. Pierre Maudet explique que, du point de vue du droit, il n'y a pas de geste de transmission. **La transmission constitue en la cessibilité de la plaque.**

Le député (S) demande si une société possédant 20 plaques pourrait louer ces plaques à 2'000 francs par mois.

M. Pierre Maudet explique qu'une société ne pourra pas cumuler 20 autorisations. Les conditions d'octroi des autorisations sont précisées dans le projet de loi. Une personne, physique ou morale, ne pourra pas s'inscrire sur 20 positions d'affilées de la liste d'attribution.

Le député (S) demande si un chauffeur pourra louer ou prêter son autorisation personnelle et intransmissible.

M. Pierre Maudet acquiesce et souligne que ce projet de loi ouvre le champ des possibles concernant l'accès à la profession de chauffeur. **L'idée de fond, à laquelle la profession adhère, est de permettre à un véhicule d'être plus utilisé.** La situation actuelle est beaucoup plus restrictive puisqu'il y a un seul chauffeur, une seule plaque et un seul véhicule. Il explique que le projet de loi permet ainsi d'accroître le service public notamment en période de vacances et de nocturnes.

Le député (S) souhaite savoir qu'elles seraient les conséquences pour un chauffeur louant sa plaque à une personne ne remplissant pas les conditions mentionnées dans le projet de loi.

M. Pierre Maudet répond que dans ce cas, le chauffeur est le répondant et responsable. Cependant, si la personne ayant loué l'autorisation a une mauvaise conduite et possède une carte professionnelle, des sanctions seront prises.

Le député (S) s'étonne que l'autorisation soit intransmissible mais puisse être louée et prêtée.

M. Pierre Maudet explique que la transmission est le fait de céder les droits de propriétés. C'est le principe de l'interdiction du pas de porte, de la spéculation sur les plaques, qui fait qu'à Paris une plaque se négocie à 200'000 euros. Ainsi, aucun bénéfice ne peut être fait sur la vente de la plaque. Un registre sera établi, les répondants y seront inscrits. Il donne l'exemple d'une amende pour excès de vitesse, qui est adressée au propriétaire du véhicule même s'il n'était pas derrière le volant.

Un député (MCG) signale qu'il ne faut pas confondre la transmission et la cession. Ainsi, il faudrait spécifier que l'autorisation est incessible. Il rappelle que la LCR spécifie qu'une plaque peut se partager entre deux voitures. Ainsi, deux chauffeurs, l'un travaillant la nuit, l'autre le jour, pourront se transmettre une même plaque. Il n'y aura donc pas de cession de plaques. Le problème est que le terme « intransmissible » est sujet à interprétation au contraire de « incessible ».

M. Pierre Maudet indique que ce point peut être vérifié et souligne que cela n'enlève rien au fait que le projet de loi est extrêmement clair.

Le député (MCG) constate que les membres de la Commission acceptent le principe d'interchangeabilité des plaques, mais souhaitent éviter un marché des autorisations.

Un député (EàG) signale qu'il y a un problème de compréhension du texte du projet de loi. Or, la loi doit être compréhensible pour tous. Ainsi, si quinze députés ont eu des problèmes de lecture des articles, le citoyen, lui, ne pourra pas avoir le privilège de convoquer un conseiller d'État pour des éclaircissements. Il rappelle que l'article 10 mentionne que « *Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public.* ». Une voiture est donc bien au bénéfice d'une autorisation. L'article 11 indique cependant que « *Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes* ». Une voiture est donc au bénéfice d'une autorisation qui est attribuée à une personne.

M. Pierre Maudet souligne que les termes « *au bénéfice* », « *correspond* » et « *attribué* » qui sont utilisés dans les articles 10 et 11 sont égaux.

Le député (EàG) souligne qu'un objet physique, la voiture, est au bénéfice d'une autorisation, qui correspond à une immatriculation matérialisée par une plaque. Il demande si, dans ce cadre, une personne pourrait entreprendre de lui prendre sa plaque.

M. Pierre Maudet explique qu'il s'agit du terme générique « les voitures », qui fait référence au matériel roulant sur quatre roues.

Le député (EàG) pense qu'il y a un problème de rédaction. Le projet de loi fait référence au fait qu'il y a une autorisation pour un véhicule. C'est le même problème qui a été soulevé auparavant par un député MCG.

M. Pierre Maudet précise que la proposition du MCG visait à éviter de créer un pas de porte sur les autorisations d'usage accru du domaine public.

Le député (EàG) dit comprendre que la modification du MCG lève une ambiguïté et souligne qu'il y a également dans les passages cités des confusions possibles. En effet, il y aurait donc une contradiction possible entre les articles 10 et 11, notamment dans les esprits de chauffeurs de taxis ou VTC.

Un député (PLR) constate que les débats ont progressé après la précision du terme « *intransmissible* ». Il reste cependant que seul un être humain peut demander une autorisation. La voiture ne peut qu'être au bénéfice de celle-ci.

Ce point nécessitait quelques explications lors de la dernière séance. Celles-ci ont été apportées. Il rappelle que chaque député doit être suffisamment au clair sur le projet de loi puisque beaucoup de personnes liront ensuite les différents articles.

M. Pierre Maudet propose de spécifier qu'il s'agit de la catégorie des voitures de taxis. Il rappelle que le professeur Auer a relu le projet de loi, qu'il a notamment contrôlé les aspects logistiques et le respect des canons législatifs. M. Pierre Maudet abonde dans le sens du député EàG, **le projet de loi doit être compréhensible du plus grand nombre.**

Le magistrat annonce que la question autour des termes « *intransmissible* », « *cessibles* » et « les *voitures de taxis* » seront étudiés pour autant qu'un consensus sur le fond puisse être trouvé. Il rapporte qu'effectivement une voiture ne peut pas demander une autorisation, elle ne peut être qu'au bénéfice de celle-ci. Cette autorisation est demandée par une personne et se concrétise à travers une plaque d'immatriculation. Il rappelle que, par rapport à la loi actuelle, le projet de loi ouvre le champ des possibles et permet une utilisation plus intensive des véhicules. Ceci sous l'angle de la détention de la plaque et de l'utilisation des véhicules, plusieurs combinaisons seront possibles. Ce point n'a soulevé que peu de contestations des acteurs du monde des taxis.

Une députée (S) constate qu'une autorisation n'est liée qu'à une seule plaque et que, au sens de la LCR, deux véhicules, au maximum, pourront utiliser cette même plaque. Le projet de loi ouvrirait effectivement le champ des possibles, cependant le partage des plaques n'y est pas explicité. Seule une référence à des plaques interchangeables, au sens de la loi fédérale, entre tout type de véhicule est faite. Elle demande ce que la loi actuelle, datée de 2005, ne permettait pas au contraire de la LCR.

M. Christophe Marguerat précise que dans la loi actuelle, les plaques interchangeables sont possibles, sous la réserve que cela concerne deux voitures, au contraire des plaques disponibles dans les garages.

La députée (S) demande quelle serait alors la nouveauté apportée par le projet de loi.

M. Pierre Maudet répond qu'avec le projet de loi, **plusieurs chauffeurs pourront partager la même voiture.**

La députée (S) constate que la nouveauté se situe au niveau des chauffeurs et non pas des plaques.

M. Christophe Marguerat acquiesce en soulignant que les échanges de plaques sont déjà réglés au niveau fédéral.

La députée (S) demande s'il y aura un seul titulaire de la plaque qui en sera responsable et pourra décider de la prêter.

M. Pierre Maudet acquiesce et précise que la location ne peut se faire qu'entre chauffeurs possédant une carte professionnelle.

La députée (S) demande si le nombre de chauffeurs louant une même plaque serait limité.

M. Christophe Marguerat indique que la limitation se fait en rapport au nombre de plaques et donc au nombre d'autorisations. Il pourrait donc avoir une seule plaque pour 25 chauffeurs, sous réserve qu'ils possèdent une carte professionnelle. Dans ce cas, un seul taxi serait en circulation.

Le député (MCG) estime que le mécanisme d'autorisation tel que mentionné à l'article 10, alinéa 1 est très clair : « *Chaque autorisation correspond à une immatriculation* ».

Un député (PDC) souligne que ce sont les voitures qui vont utiliser le domaine public. Il semble donc normal que cet article 10 fasse référence aux voitures. Par contre, une personne devra faire une demande d'autorisation.

Un député (S) indique soutenir l'amendement proposé par le MCG mais propose de modifier l'article 11 de la façon suivante :

¹ *Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Leur propriété est personnelle et intransmissible.*

M. Pierre Maudet souligne qu'une personne ne peut être propriétaire d'une autorisation.

Le Président annonce que les discussions sur cet article sont terminées.

Titre de l'article 10 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'alinéa 1 de l'article 10 :

Pour : 11 (3 S, 1 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstention : 2 (1 EàG, 1 Ve)

L'article 10, alinéa 1 est accepté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 10, étant donné que les alinéas 2 et 3 avaient déjà été votés lors de la précédente séance :

Pour : 7 (3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstention : 6 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

L'article 10 est accepté.

Le Président annonce que le DSE a approuvé l'amendement du MCG à l'alinéa 1 de l'article 11. Le Président met au vote cet amendement :

¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles.

Pour : 13 (1 EàG, 1 Ve, 1 PDC, 3 S, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 11, alinéa 1 est accepté, comme modifié, à l'unanimité.

Un député (EàG) souhaite déroger à la première partie de la phrase de la lettre a, alinéa 2 de l'article 11. En effet, une personne individuelle pourrait elle-même se constituer en entreprise.

M. Christophe Marguerat répond négativement et souligne que l'attribution d'une autorisation à une entreprise, nécessite que celle-ci soit une personne morale. La raison individuelle, telle que mentionnée ici, ne peut pas posséder une personnalité morale. Dans ce cas, un individu seul pourra uniquement obtenir une autorisation en tant que personne physique.

Le député (EàG) estime qu'il faudra alors revoir la formulation de cette lettre. En effet, le terme « *quelle que soit sa forme juridique* » pourrait permettre à une personne seule de plaider sur le fait qu'elle se constitue en une entreprise.

M. Pierre Maudet souligne qu'il s'agit du cas d'une personne physique.

M. Christophe Marguerat répète que, d'un point de vue juridique, **un seul individu ne peut pas avoir de personnalité morale.**

Le député (EàG) acquiesce mais souligne que la question du statut juridique est exclue en raison du terme « *quelle que soit sa forme juridique* ».

M. Pierre Maudet rappelle que le requérant, par définition, doit avoir un statut juridique. Une personne individuelle sera donc considérée comme une personne physique.

Le député (EàG) souligne qu'il n'est pas stipulé qu'une personne physique et individuelle se doit d'avoir une carte professionnelle pour requérir une autorisation.

M. Christophe Marguerat indique qu'une entreprise individuelle telle que décrite ne pourra pas demander une autorisation puisqu'elle n'a pas la personnalité juridique.

Le député (EàG) donne l'exemple d'un individu ne possédant pas de carte professionnelle et qui déclare constituer, seul, une entreprise proposant un service de taxis. Alors, la deuxième partie de la lettre a devrait s'appliquer. Il rappelle la partie en question : « *ou être une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, proposant un service de taxis* ». En effet, les dispositions de la lettre a ne précisent pas qu'une entreprise individuelle se doit d'avoir une forme juridique quelconque.

M. Pierre Maudet souligne qu'une des conditions d'octroi d'autorisation est une forme juridique, quelle qu'elle soit.

Le député (EàG) estime que l'absence de forme juridique pourrait constituer un type de forme juridique par défaut.

M. Christophe Marguerat souligne qu'il faut se référer aux principes généraux du code des obligations.

M. Pierre Maudet mentionne que **le projet de loi est effectivement conforme aux codes des obligations.**

Le Président rappelle que plusieurs versions de la lettre a, alinéa 2 de l'article 11 avaient été proposées. En effet, un député (PDC) souhaitait reprendre la proposition de Me Roulet. Cet amendement avait été soutenu par des députés

MCG et EàG qui souhaitent le modifier. Le Président rapporte que le département souhaite également apporter la modification suivante à la lettre a : *« être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxis, quelle que soit sa forme juridique ; »*

Le député (MCG) indique que son parti ne souhaite plus soutenir l'amendement PDC modifié.

Le Président demande alors au député (EàG) maintient sa proposition de modification.

Le député (EàG) répond négativement mais indique que la formulation de la lettre a devrait être revue.

Le député (PDC) intervient pour préciser qu'il souhaite maintenir son amendement.

M. Pierre Maudet souligne que l'opinion du département sur la question est que cet amendement peut être contourné par la mise en place d'hommes de paille. De ce fait, il y aura des entraves supplémentaires à l'accès à la profession et une complexification de la loi, alors que la mesure proposée est contournable. Le statut d'homme de paille pourra ainsi être monnayé à des propriétaires ou des actionnaires qui seront alors les réels maîtres à bord. Il dit qu'il ne s'agit pas là de politique fiction. En effet, dans ce cadre, une des personnes qui a été auditionnée par la Commission a déjà été sanctionnée plusieurs fois dans le cadre de son activité de chauffeur de taxis.

Le député (PDC) rappelle que le titulaire de l'autorisation pour louer sa plaque d'immatriculation comme bon lui semble. Un grand groupe pourrait donc réunir toutes les autorisations d'usage accru du domaine public. Ainsi, les petits artisans chauffeurs de taxis disparaîtront. L'amendement permettrait de limiter l'expansion d'un grand groupe.

M. Pierre Maudet indique que cet amendement ne prémunit pas contre ce phénomène notamment en raison de la mise en place possible d'un homme de paille. Le fait que le dirigeant d'entreprise possède une carte professionnelle ne va pas garantir une bonne gestion ni empêcher la concentration des autorisations. Les dispositions transitoires indiquent que, pendant une courte période, les immatriculations seront cessibles. À ce moment, une société pourrait s'accaparer plusieurs autorisations, ensuite ce n'est plus possible. En effet, une société ou une personne ne pourra pas réserver plusieurs places sur

la liste des demandes d'attributions. Une seule autorisation à la fois pourra être demandée. Ceci permet de se prémunir des risques qu'une grande société qui concentre en son sein de multiples autorisations.

Il souligne que **le modèle futur des taxis sera de préférence composé d'un assemblage de petites sociétés et non pas de petits artisans individuels et individualistes**. Ceci pour éviter les situations que l'on connaît aujourd'hui où certains chauffeurs prolongent leur activité au-delà de l'âge de la retraite et utilisent jusqu'au bout un véhicule. Il explique que dans cinq à six ans après la transition, il y aurait plusieurs petites sociétés qui regrouperont leurs efforts. Il conclut en soulignant que la multiplication des entraves mentionnées par le député (PDC) ne va pas permettre d'éviter les risques déjà évoqués.

Une députée (S) souhaite connaître le nombre de personnes en possession de la carte professionnelle pour évaluer l'ampleur du marché des hommes de paille.

M. Pierre Maudet indique qu'aujourd'hui parmi le nombre de plaques autorisées, qui correspond au nombre de chauffeurs autorisés, il y a 868 chauffeurs de taxis publics. Concernant les taxis bleus, ce chiffre s'élève à 245. Selon l'hypothèse faite que le numerus clausus pourrait être le résultat de l'addition du nombre des chauffeurs de taxis bleus et jaunes, le total atteint environ 1'100 plaques autorisées. S'agissant des limousines, 432 chauffeurs possèdent également une carte professionnelle. Ceux-ci ne sont pas considérés dans le cadre du numerus clausus. Il souhaite à présent préciser le nombre des chauffeurs indépendants et employés. Il y a 85 chauffeurs employés dans des entreprises de taxis de service public, 106 chauffeurs indépendants de taxis publics, 31 employés d'entreprises de limousines et 3 chauffeurs indépendants d'entreprises de limousines. Au total, 1'750 chauffeurs sont autorisés sur le canton de Genève.

La députée (S) demande si tous les titulaires actuels de cartes professionnelles pratiquent le métier.

M. Pierre Maudet explique ne pas pouvoir être sûr de ce fait mais souligne que la carte professionnelle nécessite un versement annuel.

M. Christophe Marguerat signale qu'en cas de cessation d'activité pour une courte période, les chauffeurs peuvent garder leur carte. Cette question se pose seulement pour les chauffeurs qui n'ont pas de plaque.

La députée (S) demande si le projet de loi spécifie qu'une seule autorisation peut être demandée et si le conseil d'État va s'assurer qu'il y aura bien une seule autorisation par détenteur.

M. Christophe Marguerat répond que le but est **d'éviter qu'une société n'occupe plusieurs places dans la liste des attributions.**

M. Pierre Maudet dit qu'on a le droit de ne figurer qu'une seule fois sur la liste. Une fois que la possibilité d'avoir une autorisation est offerte, le requérant pourra de nouveau figurer à la fin de la liste. Ceci est un principe admis dans la jurisprudence. Il est donc **possible de limiter l'octroi des autorisations dans les conditions mentionnées.** Le même mécanisme s'applique lors de concession de l'espace public, pour les marchés par exemple.

Une députée (S) demande pourquoi M. Maudet faisait référence à 85 chauffeurs de taxis qui étaient employés par une entreprise de service public. En effet, ceux-ci ne possèdent pas d'autorisation d'usage accru du domaine public.

M. Pierre Maudet rappelle que ces chauffeurs sont autorisés à circuler.

La députée (S) demande si ces personnes pourront prétendre à cette l'autorisation.

M. Pierre Maudet répond que ces chauffeurs continueront sans doute à travailler pour les différentes sociétés qui les emploient. La loi ne va donc pas fondamentalement changer quelque chose pour eux. Ils auront peut-être plus de droit. Un certain nombre d'entre eux se sont inscrits sur la liste d'attribution pour s'émanciper, de la même façon que les chauffeurs de taxis bleus.

Un commissaire (EàG) rappelle que lors de la dernière séance de nombreuses discussions avaient eu lieu autour de la formulation de la lettre a, alinéa 2 article 11. Il demande si ces discussions sont balayées.

Un député (MCG) explique que son parti a retiré ces propositions d'amendements sur cet article.

Le Président soumet l'amendement PDC, pour remplacer la lettre a, alinéa 2, article 11 :

- a) *Le requérant doit, quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir son dirigeant titulaire d'une telle carte.*

Pour : 1 (1 PDC)
Contre : 11 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Absentions : 1 (1 EàG)

L'amendement est refusé.

Le Président soumet l'amendement du département à la lettre a, alinéa 2, article 11

- a) *être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise **de transport de taxis**, quelle que soit sa forme juridique ;*

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Absentions : --

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Article 11 alinéa 1 lettre b : Pas d'opposition – adopté.

Le Président soumet l'ensemble de l'article 11 au vote, l'alinéa 3 ayant déjà été voté lors d'une précédente séance :

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Absentions : --

L'article 11 est accepté.

Une députée (S) aimerait connaître **les modalités de consultation des milieux professionnels**. En effet, un amendement avait été proposé à l'alinéa 3 de l'article 10, pour introduire une consultation des milieux professionnels lors de la fixation du numerus clausus. Un deuxième amendement avait été fait à l'alinéa 3 de l'article 11, pour introduire une consultation également lors de l'élaboration des modalités d'attribution de l'autorisation. Elle souhaiterait avoir une position politique sur ces deux points qui sont très sensibles. Elle dit se rappeler que, lors de la présentation de M. Maudet, il avait été mentionné que le numerus clausus représenterait la somme de tous ceux qui auraient demandés l'autorisation. Il s'agissait probablement de la majorité des chauffeurs de taxis jaunes et une portion des chauffeurs de taxis bleus. Elle

indique que, selon ses souvenirs, c'est ce nombre qui avait été discuté. Elle demande si les informations du terrain seraient rapportées au Conseil d'État par d'autres personnes que les six brigadiers actuellement employés. En effet, ces informations permettraient de savoir si le numerus doit être adapté. La députée (S) estime que cette question, de pair avec celle des critères, est très sensible, or la responsabilité pleine en revient au Conseil d'État.

M. Pierre Maudet explique ne pas vouloir se soustraire à la constitution et rappelle que, depuis le premier juin 2013, celle-ci place un principe d'une consultation quasi systématique comme fondement cardinal du fonctionnement de notre état de droit. Il rappelle qu'au sein de son département de multiples commissions ont été instaurées, par la voie parlementaire, réglementaire ou de son propre chef. Il précise qu'une commission consultative a été instaurée sur la question sensible de la prostitution. Elle réunit tous les acteurs du milieu. Ces commissions représentent des valeurs ajoutées. Il est important d'avoir, à intervalle régulier, des retours des personnes composant ces commissions. Il n'y aura donc pas de dérogation avec les taxis. Il indique ne pas être opposé au fait que le projet de loi fasse référence à la consultation. Cependant, il faudrait alors que ceci soit introduit dans toutes les lois puisque la constitution y fait référence.

Il précise qu'il est fait mention dans l'article 10 d'une évaluation périodique des besoins. Celle-ci implique automatiquement une consultation, notamment des clients. M. Pierre Maudet souligne dans ce contexte la valeur ajoutée des systèmes du type Uber, qui facilitent ce processus. Ceci pour autant qu'il soit attesté que ces retours sont faits de manière indépendante et neutre. La consultation concernera également les milieux taxis. Cependant, il y a beaucoup de regroupements différents de chauffeurs de taxis, certains chauffeurs changent parfois de positions au cours d'une même séance de négociation. Il n'y a donc pas d'homogénéité des positions dans la profession. Il estime que la consultation, à la différence de l'information qui est unilatérale, consiste en un échange. Il s'agit de donner le sentiment aux interlocuteurs que leurs propositions ont été prises en compte ou, à défaut, d'expliquer les raisons qui ont menés à écarter certains arguments.

M. Pierre Maudet dit ne pas se souvenir d'avoir dit, concernant le nombre des taxis, qu'il s'agira de tous ceux qui le souhaitent. Il est bien question, au départ, d'offrir la possibilité aux taxis jaunes et aux taxis bleus qui le souhaitent d'accéder à la catégorie des taxis. Leur nombre est d'environ 1'100. Actuellement, une limite théorique est fixée à 875 pour les chauffeurs de taxis jaunes mais il y a sept permis qui n'ont pas été renouvelés dans l'intervalle.

M. Christophe Marguerat ajoute que sept personnes sont effectivement en attente pour obtenir leur permis. Potentiellement, il s'agirait donc toujours du nombre de 875.

M. Pierre Maudet souligne que techniquement, il est cependant bien question des 868 chauffeurs de taxis jaunes évoqués auparavant. Il ne semble pas adéquat, si on supprime la logique des deux catégories, de ne pas considérer l'addition du nombre des taxis jaunes et des taxis bleus dans l'établissement du numerus clausus. Il rappelle qu'à cette somme sera soustrait le nombre de taxis bleus qui ne souhaiteraient pas entrer dans la catégorie des taxis telle que prévue par le projet de loi. Il est cependant difficile d'évaluer précisément ce chiffre. Il explique que les dispositions transitoires comprennent une période de cessibilité des autorisations qui permettra de tempérer ces chiffres et rebattre les cartes. L'idée de manœuvre est cependant de considérer l'100 autorisations. Tout le monde ne pourra pas cependant prétendre à ces autorisations, pour éviter de revivre ce qui s'est passé avec la clause du besoin dans le domaine de la restauration.

Il aborde à présent la question des critères mentionnés dans l'alinéa 3 de l'article 11 en rappelant que la jurisprudence ne permet pas d'avoir un même nom apparaissant plusieurs fois sur la liste des attributions. Ce critère est donc assez limitatif. M. Pierre Maudet demande à la députée (S) quelle marge de manœuvre devrait être utilisée par le département s'agissant de la consultation sur cet alinéa.

La députée (S) estime qu'il y aurait de nombreux critères à considérer et souligne ne pas avoir fait l'exercice elle-même.

M. Pierre Maudet rappelle qu'il s'agit de modalités à établir et non pas de critères. Il indique ne pas entrevoir de marge de manœuvre laissée une fois le quota fixé.

La députée (S) répond que de nombreux critères sont objectifs, mais qu'ils ne seront probablement pas tous pris en considération.

M. Christophe Marguerat intervient en mentionnant que l'alinéa 3 de l'article 11 doit se lire en lien avec l'alinéa 1 de l'article concernant **la durée des autorisations**. En effet, pour le renouvellement des autorisations, certains critères doivent être remplis notamment afin d'assurer la stabilité des autorisations. Ceci permet de garantir qu'une personne se lançant dans le métier ne perde son autorisation après six ans.

La députée (S) souligne qu'il est différent de mentionner qu'un équilibre doit être trouvé et définir les critères pour garantir cet équilibre.

M. Pierre Maudet explique que ce qui est envisagé serait par exemple une consultation tous les six mois avec la FRC ou des associations d'utilisateurs potentiels, les TPG, étant donné leur impact sur la pondération à faire dans l'utilisation accrue du domaine public et les associations de scootéristes, si les voies de bus leur sont ouvertes. Il s'agit en fait de réunir autour de la table les gens concernés par le numerus clausus puis d'évaluer et de satisfaire leur besoin quant au service de taxis. Il dit vouloir faire le pari que ce type de service peut gagner en popularité. Sur la base de ces discussions, le numerus clausus pourra être ajusté.

La députée (S) estime qu'il y aura effectivement matière à discuter. Il est donc d'autant plus intéressant de favoriser la consultation.

M. Pierre Maudet rapporte que huit commissions consultatives dépendent de son département. L'enjeu ici est d'avoir un système cohérent et transparent, notamment pour éviter les recours.

Un député (S) demande si une personne morale est également astreinte au principe d'une autorisation accordée à un seul demandeur.

Le magistrat acquiesce.

Le député (S) souhaite savoir si le premier inscrit sur la liste aura également l'autorisation en premier ou si d'autres critères seront considérés.

M. Pierre Maudet explique qu'une fois qu'un requérant atteint le sommet de la liste, un examen sera entrepris pour savoir s'il remplit les critères. En raison du temps d'attente, certaines personnes pourraient avoir renoncé à se lancer dans l'activité de taxis une fois en tête de liste.

Le député (S) demande s'il serait possible, avec ce système, de favoriser l'accès aux femmes à cette profession par exemple.

M. Pierre Maudet explique que cette proposition serait problématique d'un point de vue juridique. Le système fonctionne sur la base du premier inscrit, premier servi.

M. Christophe Marguerat rappelle que la question des autorisations accordées aux personnes morales avait suscité quelques inquiétudes au sein des milieux professionnels. Dans le cadre des critères qui pourraient être mis en place par le Conseil d'État dans le règlement, une marge de sécurité en lien avec le nombre de rangs peut être introduite. Il serait ainsi possible **d'empêcher une entreprise d'occuper plusieurs rangs de la liste d'attributions** par exemple. Ces éléments seront à étudier en regard de l'évaluation des besoins. Il faudra donc **trouver les modalités de ces attributions**.

Séance du 23 février 2016

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 avec l'examen de l'article 12 et indique que plusieurs modifications à cet article avaient été proposées. Le PDC avait souhaité supprimer l'alinéa 1 de cet article tandis que le parti socialiste avait souhaité proposer une nouvelle teneur pour l'alinéa 1 : « *L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable* » ainsi qu'un nouvel alinéa 2 comme suit : « *En cas de non renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis dans le règlement* ». Le DSE avait lui soumis à la Commission une nouvelle teneur pour la lettre d, alinéa 2 : « *d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, let a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et celle-ci est entrée en force.* »

Une députée (S) demande si M. Baud-Lavigne pourrait expliquer l'intérêt de l'amendement du DSE.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cet amendement a été proposé pour des questions de **proportionnalité par rapport à la sanction**. Ainsi, une simple amende ne pourra pas amener à une caducité de l'autorisation. Une autorisation ne sera caduque que lors des cas les plus graves, mentionnés aux lettres a ou c.

M. Nicolas Huber lit l'art. 45 de la Loi sur l'inspection et les relations du travail (LIRT) :

Art. 45 Mesures et sanctions pour non-respect des usages

Lorsqu'une entreprise visée par l'article 25 ne respecte pas les conditions minimales de travail et de prestations sociales en usage, l'office peut prononcer

:

- a) une décision de refus de délivrance de l'attestation visée à l'article 25 pour une durée de 3 mois à 5 ans. La décision est immédiatement exécutoire ;*
- b) une amende administrative de 60 000 F au plus ;*
- c) l'exclusion de tous marchés publics pour une période de 5 ans au plus.*

M. Patrick Baud-Lavigne signale que la lettre b de ce même alinéa fait simplement référence à une amende administrative de 60'000 francs au plus. Ainsi, il ne semble pas proportionné de retirer une autorisation sur la simple base d'une amende. Il propose d'ajouter à l'amendement socialiste sur l'alinéa 1 de l'article 12, la mention «¹ *L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11* ». Il s'agit d'une simple précision.

La députée (S) dit souscrire à cette proposition.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle au sujet de la nouvelle proposition d'alinéa 2 du parti socialiste, que toute décision administrative doit toujours être motivée. Ainsi, ce deuxième amendement n'aura que peu de portée.

Le Président met au vote la suppression de l'alinéa 1 proposé par le PDC :

Pour : --
Contre : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions : --
L'amendement est **refusé** à l'unanimité.

Le Président met au vote l'amendement du parti socialiste à l'alinéa 1 :
«¹ *L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11* ».

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : --
L'amendement est **accepté** à l'unanimité.

Article 12 al. 1 : Pas d'opposition – adopté comme modifié.

Le président met au vote le nouvel alinéa 2 proposé par le parti socialiste :
«² *En cas de non renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis dans le règlement* ».

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : --
L'amendement est **accepté** à l'unanimité.

Le Président rappelle que cet alinéa 2 nouveau s'insère dans le PL déposé. L'ancien alinéa 2 devient donc l'alinéa 3 et ainsi de suite.

Article 12 al. 3 let. a : Pas d'opposition – adopté.

Article 12 al. 3 let. b : Pas d'opposition – adopté.

Un député (PLR) aimerait savoir comment il est possible de déterminer qu'un titulaire ne fasse plus usage de son autorisation comme mentionné à la lettre c, alinéa 3.

Le Président rappelle que la question avait déjà été posée, la réponse avait été assez vague cependant.

Le député (PLR) souhaite savoir à quoi fait référence une incapacité totale de travail justifiée. En général, une incapacité totale de travail est justifiée par un certificat médical.

Le Président précise que c'est l'absence d'exploitation de l'autorisation qui doit être justifiée et non pas l'incapacité de travail.

Un autre député (PLR) propose de remplacer le terme « *justifiée* » par celui d'« *attestée* ».

Un autre député (PLR) propose de spécifier la lettre c comme suit : « *son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée par un certificat médical* ».

Le Président signale que **certaines incapacités de travail peuvent être liées à d'autres raisons que des maladies**. Il pourrait par exemple s'agir de voyages à l'étranger ou de séjours en prison.

Une députée (S) souhaite savoir comment l'incapacité de travail est constatée si le titulaire est à l'étranger.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'incapacité fait référence à l'impossibilité d'exercer son métier. Il s'agit par exemple d'un élément qui n'est pas sous la volonté du titulaire.

Le Président donne l'exemple de l'exercice militaire de longue durée. Il ne s'agit ni de maladie ni de cas d'accident mais explique l'incapacité de travail.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le Président relit la lettre c de l'alinéa 3 ainsi corrigée : « *son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée* » et constate l'accord de l'ensemble de la Commission à cette modification.

Le président met au vote l'amendement du PLR à l'article 12, al. 3, let. c :

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté** à l'unanimité.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à la lettre d de l'alinéa 3 :

« *d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, **let a ou c**, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et celle-ci est entrée en force.* »

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté** à l'unanimité.

Un député (PLR) signale une faute de français à la lettre d de l'alinéa 3. Il s'agit de modifier la lettre comme suit : « *d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et **que** celle-ci est entrée en force* ».

Le Président constate que l'ensemble des députés et le département acceptent cette modification.

Article 12 al. 3 let. d : Pas d'opposition – adopté comme modifié.

Article 12 al. 4 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 12 :

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 12 est accepté, tel qu'amendé, à l'unanimité.

Le Président annonce que l'AGL avait un amendement quant au titre de la section 5 et constate qu'aucun député ne souhaite reprendre ces propositions.

Titre de la section 5 : Pas d'opposition – adopté

Le Président annonce que l'AGL avait également un amendement à l'alinéa 1 de l'article 13.

Un député (PLR) estime que cet amendement introduit de nouveaux termes qu'il faudrait redéfinir à présent. Ceci complique donc les choses. Il indique que son parti ne souhaite pas reprendre cet amendement.

Le Président annonce que le parti MCG ne reprendra pas non plus cet amendement.

Une députée (S) rappelle aux députés que l'AGL proposait de créer une catégorie spécifique, les VTC de luxe ou les véhicules de grande remise. Ceci pour obtenir des conditions particulières à cette nouvelle catégorie, qui aurait été rendue spécifique dans la loi. Elle estime qu'il s'agit d'un retour à la case départ et souligne que tous les amendements de l'AGL vont dans ce sens.

Le Président propose, face à cette constatation, de ne pas considérer les amendements précisant le terme « voiture de grande remise ».

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les amendements de l'AGL sont parvenus trop tard, c'est à-dire après le vote qui aurait pu définir le terme de « voiture de grande remise ». Il souligne que les amendements de l'AGL introduisent une troisième catégorie, que le projet de loi cherchait justement à supprimer. M. Patrick Baud-Lavigne propose également de ne pas considérer les amendements mentionnant le terme de « voiture de grande remise ».

Un député (PLR) souscrit à cette proposition mais rappelle que l'AGL était prête à **payer pour obtenir un usage accru du domaine public**. Il se dit intéressé par le fait que l'association semblait pouvoir payer plus de redevances.

Le Président signale que la question était d'écarter les amendements précisant le terme de « voiture de grande remise », celle des redevances pourra être traitée ultérieurement.

Le Président annonce qu'Uber et Me Roulet proposent tous deux un amendement à l'alinéa 2 de l'article 13. Le Président lit le contenu de ces amendements.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'amendement de la société Uber va institutionnaliser leur pratique actuelle. Celle-ci consiste à entamer une activité en attendant l'autorisation d'exercer. Si après son annonce, l'autorité constate que le dossier déposé par une entreprise n'est pas complet, celle-ci pourra continuer son activité en complétant son dossier parallèlement.

Un député (PLR) estime que la lecture systématique des amendements déposés par les différents groupements d'intérêts n'est pas nécessaire. Les élus sont libres de reprendre ces amendements.

Le Président explique que la relecture de ces amendements laisse le temps à chacun et notamment aux remplaçants, de considérer leur contenu. Le Président indique pouvoir se limiter à l'annonce des amendements cependant.

Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre les amendements signalés.

Une députée (S) signale que l'alinéa 1 de l'article 13 fait référence à une problématique qui n'est pas contrôlable actuellement. Les offreurs confédérés constituent le souci principal des taxis genevois. Or il n'existe aucun moyen de contrôle à l'heure actuelle.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, lors des contrôles, les véhicules transportant des passagers sont arrêtés. Alors, les clients et les chauffeurs sont interrogés séparément. Les clients ont l'opportunité d'indiquer clairement si la prise en charge a été faite dans le canton de Vaud avec une destination dans le canton de Genève par exemple. Le contrôle est facile mais ne concerne donc pas les taxis genevois.

La députée (S) indique que sa question ne portait pas sur les techniques de contrôle mais constate que le contrôle s'effectue par le pointage. Il n'y a pas de contrôle systématique possible.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'un contrôle de chaque véhicule en permanence n'est pas possible. Comme pour les excès de vitesse, il s'agit de pointage.

La députée (S) demande si ces contrôles sont fréquents.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que concrètement sous le système actuel, l'immense majorité des véhicules immatriculés dans le canton de Vaud effectuent des missions dans le canton de Genève. Une fois dénoncé par le SCOM et la police, les sanctions sont prononcées. Il y a alors recours contre ces décisions. Ces recours sont encore en examen devant la chambre administrative. Ainsi, l'interprétation du département de la LMI n'a pas été confirmée par une décision de justice. Il indique que les contrôles sont cependant fréquents.

M. Pierre Maudet indique que la question du contrôle est à mettre en regard avec cette absence de décision judiciaire. Il souligne n'avoir rien contre la société Uber ou les taxis traditionnels en tant que représentant d'une autorité neutre et indépendante, mais il est très désagréable d'avoir des chauffeurs de taxis qui choisissent de se mettre en grève à intervalles réguliers alors que les tribunaux doivent trancher sur des décisions depuis un an et demi. Il donne l'exemple d'une décision qui avait été prise puis contestée et portée devant les tribunaux qui ont alors invoqués la prescription qu'ils ont eux-mêmes créée. Le tribunal administratif applique par analogie au tribunal pénal l'argument de l'écoulement du temps pour ne pas statuer, ce qui n'est pas admissible. Il dit comprendre qu'une large partie des chauffeurs souhaite simplement obtenir une détermination sur la question. Ce n'est donc pas la capacité de contrôle qui est problématique, mais bien l'application des sanctions suivant les contrôles.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que cette situation découle aussi du fait que la LTaxis prévoit un seul examen par an. Ainsi, certains genevois sont contraints d'avoir une adresse dans le canton de Vaud pour pouvoir travailler dans le canton de Genève. Les chauffeurs genevois, ayant une adresse fictive dans le canton de Vaud et qui réussissent le rattrapage, cherchent ensuite à s'immatriculer à Genève. Il n'y a donc pas de volonté absolue de contourner le système, ces personnes n'ont simplement pas le choix actuellement. Le fait d'imposer des examens aux VTC renforcent la logique actuelle, ce que le département n'estime pas souhaitable. Les articles 5 et 6 du projet de loi étaient, dans cette optique, importants.

La députée (S) souligne que, dans cette perspective, le parti socialiste avait souhaité proposer une **augmentation de la fréquence des examens**. Elle demande si l'article 13 devrait être modifié dès lors que les tribunaux infirment l'interprétation du département de la LMI.

M. Pierre Maudet explique que, dans ce cas, la LMI devra s'appliquer strictement, ce qui relativise la portée de l'article 13. Ceci ouvrirait cependant un large débat au niveau fédéral.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que l'alinéa 2 de l'article 13 précise que les offreurs confédérés doivent simplement s'annoncer. Il n'y a ainsi pas d'entrave à leur activité.

La députée (S) constate que le champ d'application de la LMI ne peut pas être restreint par une loi de rang inférieur. Or, dans ce cadre l'alinéa 1 de l'article 13 poserait problème.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que dans ce cas, l'alinéa 2 de l'article 13 stipule qu'un offreur confédéré souhaitant exercer régulièrement à Genève doit seulement s'annoncer. Il n'y a donc pas de contradiction.

La députée (S) s'étonne qu'aucune décision n'ait été prise par les tribunaux. Elle demande s'il s'agit d'une question particulièrement difficile.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les délais de traitement sont longs. Les **infractions constatées en octobre 2014 n'ont toujours pas été sanctionnées**.

M. Pierre Maudet rapporte que la juridiction administrative à Genève a souvent vu ses décisions infirmées par le Tribunal fédéral. Il estime qu'à présent, ils cherchent à éviter cette situation en assurant leurs positions, ce qui nécessite du temps. Cependant, dans ce type de cas, les instances supérieures devront trancher de toute façon, étant donné qu'Uber a des moyens financiers importants et que les chauffeurs ont besoin de cette détermination. La question centrale de l'application de la LMI ne va cependant pas être rapidement traitée. Le tribunal administratif souhaite ainsi s'assurer de leur décision pour réduire les possibilités que celle-ci ne soit cassée par le Tribunal fédéral, qui traite ses affaires de façon assez diligente cependant.

La députée (S) constate qu'il n'y a que peu de chance que cette loi entre en vigueur dans des délais raisonnables. Il y aura en tout cas un recours de

l'entreprise Uber sur cet article étant donné que la justice n'a pas tranché sur la question de la LMI dans ce contexte.

M. Pierre Maudet répond qu'il y a en effet de forts risques de recours mais souligne que les choix sont restreints. Il rappelle que deux projets de loi ont été votés en avril 2014 par le parlement, puis suspendus en raison d'un consensus dans le parlement actuel sur le fait que ces projets sont mauvais **puisque'ils ne prennent pas en compte l'arrivée d'Uber**. Il reste donc la loi datée de 2005, en partie invalidée par les tribunaux. Il explique qu'il y a de plus en plus de lois qui sont votées pour être ensuite attaquées par voie judiciaire. En revanche, si la base que l'on propose est considérée comme une base de référence, après les discussions autour de l'effet suspensif, alors celle-ci sera plus solide que celles qui datent de 2005 ou de 2014. Il signale que dans toutes les réunions préparatoires qui ont été menées avec les milieux de défense des taxis traditionnels, ces derniers ont constaté une série d'avantages donnés aux chauffeurs traditionnels. Ils sont également d'accord pour dire qu'un statut qui n'est plus souhaitable. M. Pierre Maudet conclut en soulignant que le risque existe que certaines dispositions soient attaquées par des recours en matière de droit public auprès de la chambre constitutionnelle, respectivement auprès du Tribunal fédéral.

La députée (S) rapporte ne pas savoir quand les chauffeurs ou les usagers pourraient espérer un changement.

M. Pierre Maudet souligne que les changements se font souvent dans les faits, malheureusement, à présent.

La députée (S) propose de clarifier l'alinéa 2 de l'article 13 de la façon suivante : « *, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5, **alinéa 2*** ». En effet, seul l'alinéa 2 de l'article 5 donne les conditions d'obtention de l'autorisation.

Article 13 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président soumet au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 2 de l'article 13 :

« ² *Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5, **alinéa 2**. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple et gratuite pour la reconnaissance.* »

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : 1 (1 EàG)
L'amendement est **accepté**.

Article 13 al. 2 : Pas d'opposition – adopté comme modifié.

Article 13 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 13 :

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : --

L'article 13 est accepté, comme modifié, à l'unanimité.

Le Président annonce que Me Roulet et le CTG ont proposé des amendements à l'article 14. Le Président constate que les députés ne souhaitent pas s'approprier ces amendements.

Un député (S) souhaite savoir quels sont les traités internationaux et les législations d'application de droit suisse mentionnés à l'article 14, notamment en rapport avec le principe de la réciprocité.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit des accords sur la libre circulation des personnes. Les offreurs étrangers ont le droit d'exercer en Suisse pendant 90 jours. Ils doivent aussi passer par la procédure de reconnaissance des diplômes du SEFRI (*Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation*), qui est conséquente. Ces offreurs ont également la possibilité d'obtenir un permis de 120 jours, selon d'autres modalités. Le principe de réciprocité existe de par le traitement. **Les chauffeurs genevois ont tout à fait la possibilité de travailler 90 jours en France**, par exemple. Ils seront soumis alors aux procédures administratives françaises.

Le député (S) demande si un chauffeur transportant un client depuis l'aéroport de Genève jusqu'à Chamonix pourrait ensuite prendre en charge un client en direction de Megève.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que dans ce cas, il s'agit de cabotage. Ceci est interdit.

Le député (S) explique que la question se posait notamment en regard de l'amendement de le CTG.

Une députée (S) demande si un offreur étranger a la possibilité de travailler seulement 90 jours en Suisse.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'au-delà, le droit des étrangers s'applique.

M. Pierre Maudet ajoute qu'il s'agit de faire une demande de permis g si la personne réside de l'autre côté de la frontière et de permis b si la personne réside en Suisse.

Le Président signale qu'après 90 jours, la personne doit quitter la Suisse. Dans le cas contraire, celle-ci doit obtenir une prolongation ou faire une demande de permis.

M. Patrick Baud-Lavigne explique **qu'il s'agit de 90 jours dans l'année. Ceux-ci ne doivent pas forcément être consécutifs.**

La députée (S) demande quelle est la proportion de chauffeurs qui bénéficient de ces 90 jours.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit de l'activité des offreurs étrangers, c'est-à-dire des minibus qui effectuent, par exemple, le trajet entre Genève aéroport et Chamonix. Il s'agit de quelques centaines de chauffeurs. Ces trajets échappent par nature aux transporteurs genevois parce que les compagnies proposent à leurs clients un ensemble de services qui n'est pas dissociable. Ces compagnies sont anglaises, donc leur clientèle l'est aussi. Les touristes anglais paient pour un voyage d'une semaine qui comprend le vol, l'hôtel, le forfait de ski ainsi que le transport, environ 800 à 1'000 francs. Un taxi genevois va facturer 300 francs pour le trajet jusqu'à Chamonix. Ainsi ce type de marché n'est pas accessible aux transporteurs genevois. Il signale que ces compagnies anglaises ont la volonté de se mettre en règle. Celles-ci sont basées en France et y forment leurs chauffeurs anglais. Ces compagnies obtiennent une équivalence de permis auprès du SEFRI et déclarent leur jour de présence en Suisse. Elles sont contrôlées régulièrement.

La députée (S) demande si ces chauffeurs peuvent gagner leur vie avec cette durée de 90 jours.

M. Pierre Maudet acquiesce et précise qu'il s'agit d'un travail saisonnier. De plus, ces compagnies comblent un besoin auquel on ne pourrait pas faire face dans certaines périodes d'hiver à l'aéroport de Genève.

Article 14 : Pas d'opposition – adopté.

Titre du chapitre 3 : Pas d'opposition – adopté.

Titre de la section 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président annonce qu'il y a des amendements de Me Roulet et de l'AGL à l'article 15.

Une députée (S) souhaite proposer un amendement intégrant les alinéas 3 et 4 de l'article 17 dans l'article 15. En effet l'article 15 concerne l'utilisation des voitures or l'alinéa 3 de l'article 17 alinéa 3 mentionne que « *Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.* » tandis que l'alinéa 4 de l'article 17 indique que « *Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.* »

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ces deux articles ont été pensés de façon à distinguer l'utilisation de la voiture dans le sens d'une compétence professionnelle dans l'article 15 et l'équipement des voitures ainsi que les compétences générales dans l'article 17. Dans l'alinéa 1, article 15, l'idée sous-jacente est de permettre l'utilisation d'une voiture à plusieurs. L'article 17 permet de travailler dans les deux catégories. C'est pour cette raison que ces deux articles ne sont pas scindés.

La députée (S) annonce que le parti socialiste ne va pas maintenir son amendement.

Un député (PLR) estime que le terme « chacune d'elles » de l'alinéa 2, article 15 peut faire référence aux voitures et non pas aux catégories.

Le Président souligne qu'il s'agissait probablement d'éviter des répétitions.

Un autre député (PLR) propose la formulation suivante : « *Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et*

dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés. »

Article 15 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'amendement du PLR à l'alinéa 2 de l'article 15 :

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté**.

Article 15 al. 2 : Pas d'opposition – adopté comme modifié.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 15 :

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 15 est accepté, comme modifié, à l'unanimité.

Le député (PLR) annonce avoir une proposition de modification de syntaxe à l'article 16 : « *Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public sont tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi* ».

Le Président constate ensuite que le député PLR souhaite retirer son amendement.

Article 16 : Pas d'opposition – adopté.

Un député (MCG) souhaite savoir ce que recouvre le terme de « *conduite correcte* » mentionné à l'alinéa 1 de l'article 17.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la conduite à titre morale est déjà comprise dans la première partie de l'alinéa 1 : « *Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie* ». Ainsi le terme de « *conduite correcte* » fait référence lui à la conduite routière.

Un député (S) souhaite ajouter un nouvel alinéa 2 comme suit : « *tout chauffeur met en pratique les principes de la conduite écologique* ». Il s'agit de s'assurer que les chauffeurs mettent en pratique les connaissances acquises lors de l'examen. Il souligne que cet élément est important puisque la conduite écologique est une obligation générale de tout chauffeur.

M. Pierre Maudet demande si un référentiel international définit ce terme de conduite écologique et comment le respect des principes de cette conduite pourrait être contrôlé.

Le député (S) répond qu'un référentiel existe, celui-ci est inclus dans l'examen que les chauffeurs doivent réussir. Le contrôle pourra se faire lors de constatation de conduite non-écologique, par exemple le plantage de freins.

M. Pierre Maudet rapporte qu'il y a une doctrine militaire concernant l'« ecodrive ». Un contrôle est alors effectué sur la base de la consommation en carburant du véhicule. Il souligne que cette pratique est plus facilement implantée dans le cadre militaire que dans le cadre des taxis et explique que l'« ecodrive » se mesure, selon ses souvenirs, à la consommation en carburant parce qu'elle peut augmenter en cas de gestes brusques, d'à-coup et démarrages en trombe. Il demande si ce principe ne devrait pas être de rang réglementaire.

Le député (S) souligne que **la conduite écologique devrait être mentionnée dans la loi puisqu'il y est mentionné l'obligation d'une tenue correcte.**

Un député (PLR) explique que son parti ne soutiendra pas cet amendement. En effet, toutes les personnes qui conduisent une voiture ont **intérêt à conduire de manière écologique**. Un chauffeur a d'autant plus intérêt à avoir naturellement cette conduite écologique, ceci pour des raisons financières. Il souligne qu'il est rare de voir un chauffeur conduisant de manière brusque et par à-coup.

Un autre député (PLR) rapporte que le TCS offre des formations concernant la conduite écologique. Il demande si cet amendement vise à imposer aux chauffeurs de suivre ce cours à leur frais.

Le député (S) rappelle que l'article 6 avait été amendé de façon à ajouter les principes de l'éco-conduite dans la matière des examens des chauffeurs. L'article 17 devrait donc viser à la mise en pratique de ces connaissances. Il souligne que tout chauffeur a également intérêt à être courtois et avoir une

tenue correcte. Cependant, ce n'est pas le cas en réalité. Il faut donc le rappeler dans la loi.

Le Président rappelle que la loi sur la circulation routière aborde les obligations des chauffeurs possédant des véhicules polluants excessivement, notamment en laissant le moteur tourner inutilement en l'attente d'un éventuel client par exemple. La police peut alors sanctionner ce genre de comportement.

Le député (S) souligne que la conduite écologique va au-delà de ce qui est mentionné dans la loi sur la circulation routière.

Le Président explique que la conduite écologique est non seulement dans l'intérêt financier du chauffeur mais aussi la loi sur la circulation routière permet d'amender un chauffeur qui pollue inutilement.

Une députée (S) estime que si la seule objection à l'amendement de son parti se résume à **la difficulté du contrôle de la conduite écologique**, l'argument est faible. En effet, il y a déjà plusieurs éléments présents dans la loi et qui ne pourront pas être contrôlés par le département. Elle explique qu'il s'agit de définir un principe général et invite la Commission à être cohérente dans le traitement des articles du projet de loi. En effet, l'article 6 avait été amendé de façon à introduire dans l'examen des taxis un critère concernant les principes de la conduite écologique. Il faut donc s'assurer que ces principes soient mis en pratique.

De plus, elle explique que, dans le sens du service à la population, les chauffeurs roulant beaucoup, l'État a également un intérêt à ce que ceux-ci aient bien une conduite écologique. Le nouveau projet de loi va augmenter le nombre de taxis en circulation, il s'agit donc bien d'un enjeu public. Les chauffeurs de taxis doivent donc être exemplaires. Elle explique que les chauffeurs ne devront pas passer un cours obligatoire au TCS mais étant donné que les principes de la conduite écologique sont contrôlés dans l'examen, il faudra également les appliquer.

Le député (PLR) estime qu'en termes d'exemplarité de la conduite, la sécurité des usagers et le respect des limites de vitesses sont aussi importants. Ainsi, le nouvel alinéa proposé par le parti socialiste pourrait être encore allongé. Il propose une formule moins incisive étant donné que le contrôle de ces éléments est difficile : *« tout chauffeur veille en tout temps à appliquer des principes élémentaires de sécurité routière et de conduite écologique. »*. Ceci constituerait un nouvel alinéa 2.

La députée (S) approuve la formulation proposée par le PLR. Un député (Ve) s'y rallie aussi.

Un autre député (PLR) ne souhaite pas soutenir cette proposition. En effet, les principes de la conduite écologique sont inclus dans l'obtention d'un permis. Cette notion est de plus déjà valorisée dans l'article 6. Il estime que cet amendement est trop coercitif. Le fait de ne pas mettre en pratique le principe de la conduite écologique peut être indépendant de la volonté du chauffeur. Il ne faut pas confondre incitation et coercition. Il s'oppose donc à tout changement de l'article 17.

La députée (S) souligne que le terme « veiller à » est bien moins coercitif que le terme « doit » proposé au départ. Elle constate que l'alinéa 1 contraint lui les chauffeurs à avoir une certaine tenue par exemple. Il s'agit donc d'être cohérent.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les obligations listées à l'article 17 ont été pensées pour améliorer le service au consommateur. Il s'agit de favoriser un chauffeur qui est sympathique, montre sa carte professionnelle et conduit sans à coup. Le fait que le chauffeur ne passe pas rapidement la seconde ou accélère trop fort a donc une influence sur l'environnement mais pas sur la qualité du service. Il donne l'exemple du client qui doit se rendre rapidement à l'aéroport. Dans ce cas, les chauffeurs de taxis pourraient rouler plus vite que ne le prévoit une conduite écologique. Il est donc possible d'inciter les chauffeurs de taxis à utiliser ces principes, le vérifier reste cependant difficile. Il explique que les départs en trombe au début de l'avenue du Mail par exemple, sont déjà sanctionnés par les policiers.

Une autre députée (S) annonce que le parti socialiste souhaiterait reprendre l'amendement de la FéGAPH pour un nouvel alinéa 1 bis.

Le Président explique qu'il s'agirait à présent d'un alinéa 2 bis.

La députée (S) explique que cet amendement a l'objectif suivant : « *les chauffeurs doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat.* ». Cet amendement reprend le principe existant à l'article 21, mais qui s'applique seulement aux taxis. De cette manière, les taxis et les VTC seront soumis à cette obligation. Elle demande au département si le fait qu'un client et un chauffeur ne puisse convenir du prix d'une course constitue un refus de course en vertu de l'article 21.

M. Patrick Baud-Lavigne demande à la députée de reformuler sa question.

La députée (S) explique que l'amendement de la FéGAPH vise à appliquer l'obligation d'accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, aux chauffeurs de VTC également. Elle demande si le fait qu'un chauffeur et un client ne s'entende pas sur le prix d'une course peut être considéré comme pour refus justifié.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce. Il s'agirait d'un refus justifié. Sans entente sur le prix, il est normal que le service ne soit pas délivré.

La députée (S) annonce que, dans ce cas, le parti socialiste souhaite reprendre l'amendement de la FéGAPH. Celui-ci impose aux chauffeurs VTC et taxis d'accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus justifiés afin d'assurer l'égalité des personnes à mobilité réduite et en situation de handicap, et de favoriser leur déplacement. Elle explique que les chauffeurs auront l'obligation de prendre en charge les chiens d'assistance de ces personnes. L'alinéa 4bis proposé par la FéGAPH impose également que les voitures soient accessibles aux personnes en situation de handicap. Cet alinéa est à mettre en lien avec l'amendement proposé à l'article 47 situé dans les mesures transitoires : « *L'art. 17 al. 4bis est applicable aux voitures nouvellement affectées au transport professionnel de personnes au sens de la présente loi à compter du 1^{er} janvier 2019.* » Ainsi, l'alinéa 4bis ne s'appliquerait que lors du renouvellement du parc de voitures. Elle indique que le parti socialiste reprendra également cet amendement à l'article 47 proposé par la FéGAPH de manière à éviter que tous les chauffeurs ne se trouvent dans l'obligation d'adapter leur véhicule.

M. Patrick Baud-Lavigne demande si tout le parc est concerné et si les personnes en fauteuils roulants doivent pouvoir accéder aux véhicules dans leur fauteuil.

La députée (S) acquiesce.

Un député (PLR) annonce que son parti s'opposera à l'amendement proposé par le parti socialiste. En effet, les taxis offrent un service public, ce qui n'est pas le cas des VTC. Il y a donc un droit à recourir à un taxi. Il estime qu'il est disproportionné d'imposer les aménagements discutés aux VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne estime qu'il est excessif d'imposer cette obligation d'équipement à l'ensemble du parc des taxis et d'autant plus aux parcs des taxis et des VTC. Il souligne que le temps nécessaire pour amortir les véhicules

sera plus long en raison des coûts plus élevés. Les chauffeurs garderont donc plus longtemps des véhicules usagés pour cette raison. Il estime donc qu'il est plus adéquat qu'une partie du parc soit équipée pour la prise en charge des personnes en situation de handicap et rappelle que le marché répond aux besoins de ces personnes puisque des associations ont vu le jour dans ce but.

La députée (S) demande si M. Baud-Lavigne connaît les surcoûts d'équipements générés dans ce cas.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement mais souligne que les véhicules équipés et disponibles s'apparentent à de petites camionnettes, ce qui ne correspond pas à la majorité de la demande genevoise.

M. Pierre Maudet demande s'il est question d'équiper tout le parc de façon à ce que les véhicules soient accessibles en chaise roulante.

Le Président acquiesce.

Une autre députée (S) rappelle que l'alinéa 2 de l'article 47 introduit par la proposition d'amendement à venir stipule que : « *parmi les voitures ne répondant pas aux exigences de l'art. 17 al. 3bis, seules celles affectées sans discontinuer au transport professionnel de personnes au sens de la présente loi depuis une date antérieure peuvent continuer d'être utilisées au-delà.* ». L'entier du parc des taxis et des VTC n'est donc pas concerné. Pour le parti socialiste, il s'agit d'égalité entre les citoyens. Il est étonnant de s'entendre dire qu'une partie de la population ne pourra pas avoir accès aux VTC, alors qu'ils sont censés aider à répondre aux besoins de mobilité dans le canton de Genève. Il en va de la responsabilité de chaque groupe politique. Si un consensus est trouvé pour égaliser la situation et améliorer l'accès aux VTC et taxis pour les citoyens, les amendements discutés pourraient être mis de côté. Elle souligne que des villes comme Londres, par exemple, arrivent à rendre l'ensemble de leur parc accessible tout en servant l'ensemble de la population, notamment des businessmen qui s'attendent à une certaine qualité de service. Il est ici question d'égalité et de dignité entre les citoyens.

Elle dit hésiter à reprendre le nouvel alinéa 4bis proposé par Me Roulet à l'article 17. En effet, il est question de la géolocalisation comme moyen de contrôle. Elle explique en effet être convaincue que la brigade des taxis ne pourra pas tout faire et aimerait connaître la position du département sur ce point.

Le Président rappelle que la Commission a auditionné des sociétés professionnelles du transport handicap. Si l'amendement proposé est accepté, alors ces sociétés peuvent mettre la clé sous la porte.

La députée (S) estime que cet argument peut également être présenté dans le débat des écoles publiques et privées.

Un député (PLR) estime que la position du parti socialiste, qui consiste à dire que les partis politiques doivent prendre les responsabilités définies par les socialistes eux-mêmes, revient à du chantage. Le PLR est pour l'égalité et la dignité de l'être humain mais également pour la liberté. Il y a donc une pesée des intérêts à faire. Il n'est donc pas possible de demander à tous les chauffeurs d'avoir des véhicules accessibles en chaise roulante. Il est ainsi contre le fait que le parti socialiste se considère comme le dépositaire de cette égalité. En effet, le PLR est pour cette égalité dans les limites de la pesée des intérêts et des possibilités. Il est ainsi surréaliste d'équiper 1'200 taxis et VTC. Le PLR refusera ces amendements.

M. Pierre Maudet souscrit à l'idée selon laquelle les personnes entravées dans leur mobilité puissent se déplacer comme tout le monde. Il rappelle cependant que l'État a entrepris une action dans ce but, notamment par le versement d'une subvention importante à la fondation Foyer Handicap. Cet organisme permet, sur commande, le transport de personnes lourdement entravées dans leur mobilité. Il part du principe que l'amendement socialiste est corrélé au retrait de l'aide publique à cette entité. Dans un principe d'égalité, l'État n'aurait donc plus à corriger une éventuelle distorsion dès lors que les équipements discutés sont imposés à l'ensemble des véhicules.

La députée (S) signale qu'une grande partie des transports pourra en effet être assumée dans le sens mentionné par les taxis et les VTC. Cependant, certaines personnes ont des entraves physiques et mentales. Elles ne peuvent ni commander ni payer une course de taxis et nécessitent un transport médicalisé. Elle demande si le Président a reçu les statistiques demandées à M. Poggia.

M. Nicolas Huber indique que, lorsque le Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé avait été relancé pour la deuxième fois, il y a de cela une quinzaine de jours, il avait indiqué qu'une partie des questions soulevées avait trouvé des réponses, que certaines précisions devaient encore être obtenues et que l'ensemble devrait ainsi être transmis dans les jours suivants.

La députée (S) aimerait connaître le positionnement du DSE au sujet de la géolocalisation mentionné à la lettre c, alinéa 4bis de l'article 17. En effet, l'un des enjeux du projet de loi est le contrôle. Il serait ainsi peut-être intéressant d'avoir un complément d'informations concernant l'ensemble des voitures en circulation. En effet, un système de géolocalisation permet de savoir quand et où les véhicules sont en circulation. Ceci peut donc constituer un outil de contrôle.

M. Pierre Maudet souligne que la géolocalisation a surtout un intérêt policier.

La députée (S) signale qu'il s'agit du contrôle de l'application de la loi.

M. Pierre Maudet souhaite savoir de quel contrôle il est question. Sous l'angle de la sécurité publique, la géolocalisation est intéressante au même titre que la vidéosurveillance de la voie publique et permet une maîtrise en temps réel des déplacements et des individus. Cela peut poser des problèmes si les données recueillies doivent ensuite être comparées aux recettes fiscales. Dans ce cadre, la question de la protection de la sphère privée et du travailleur se pose également. Il estime qu'il est très intéressant d'un point de vue policier d'avoir des informations en temps réel. Dans la perspective du contrôle de l'activité économique, un système de géolocalisation serait disproportionné ou délicat du point de vue juridique. Il demande à la députée quel serait, dans ce cadre, le but de contrôle par géolocalisation.

Le Président souligne qu'il pourrait être désagréable pour un chauffeur indépendant, par exemple, d'être soumis à une surveillance dès qu'il conduit son véhicule.

La députée (S) souligne que ce sont bien les milieux professionnels qui ont proposé cet amendement.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, dans le cas où l'ensemble des véhicules de transports professionnels autorisés à Genève approche 3'000, il pourra y avoir 3'000 véhicules en circulation par jour, sur différents trajets. Ainsi, les données générées seront très nombreuses. La question se pose ensuite de savoir comment utiliser ces données. Le contrôle de la facturation de certains trajets est extrêmement délicat et peu efficace en regard des coûts engagés.

Un député (PLR) constate que la mise en place de caméras dans certains quartiers n'est que rarement plébiscitée par le parti socialiste. À présent, il

faudrait contrôler l'ensemble des voitures dans un but qui n'est pas clairement défini. Il annonce que le PLR s'oppose à cet amendement.

Le Président demande si l'amendement de Me Roulet ne vise pas à rendre les taxis plus concurrentiels face à la société Uber qui possède des informations en temps réel sur la position de l'ensemble de ses chauffeurs.

Un député (S) souligne que le parti socialiste est dans le questionnement. L'idée était également de localiser les taxis et les VTC de façon à déterminer si un trajet a été effectué trop rapidement par exemple, ce qui pourrait impliquer l'utilisation de voies de bus par exemple. Il s'agit donc également de contrôler l'usage du domaine public.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il paraît également difficile d'imposer ce système de géolocalisation à des offreurs externes souhaitant exercer sur le territoire genevois. Ainsi, des problèmes d'égalité de traitement se posent.

La députée (S) rappelle que lors de leur audition, les chauffeurs VTC avouent emprunter parfois certaines voies de bus. Elle donne ensuite l'exemple de la présence d'un chauffeur de taxi bleu qui était à l'arrêt dans une station de taxi jaune. Dans ce cadre, la proposition du système de géolocalisation avait été faite dans l'idée d'une possibilité d'automatisation des amendes. Elle souligne qu'effectivement le parti socialiste est contre la vidéosurveillance parce que, dans ce cas, l'entier de la population est surveillé. Le système de géolocalisation vise seulement les chauffeurs afin de faciliter l'application d'une loi, qui est autrement difficilement contrôlable. En conclusion, elle annonce ne pas proposer d'amendement à cet article mais mentionne avoir des doutes quant à la capacité de contrôle d'une brigade de 6 hommes pour appliquer la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que tout policier, y compris municipal, peut amender des taxis bleus empruntant des voies de bus. Il ne s'agit donc pas d'une action réservée à la brigade seulement. Ainsi, il semble inadéquat de dire que la mise en application de la loi serait contrôlée en intégralité par un système de géolocalisation.

M. Pierre Maudet intervient en ajoutant que la précision des systèmes de géolocalisation ne permet pas de déterminer si un taxi se trouve vraiment sur une voie de bus.

Un député (S) explique qu'il s'agirait plutôt de calculer les temps de trajets.

M. Pierre Maudet répond que dans ce cas-là, la justice genevoise pourrait exiger des preuves supplémentaires pour sanctionner un chauffeur. Il explique être prêt à entrer en matière sur un système de badge imposé à tous les véhicules genevois.

La députée (S) annonce que son parti ne souhaite pas déposer d'amendement à cet article.

Un autre député (PLR) constate que, pour le parti socialiste, il est plus important de contrôler des chauffeurs de taxis utilisant à tort le domaine public, que les vols à la tire, les trafics illégaux de drogue et la prostitution ayant lieu sur la voie publique.

Un député (S) répond que cette remarque n'a rien à voir avec les propos tenus par sa collègue. De plus, la vidéosurveillance n'influence en rien les trafics illégaux de drogue ou la prostitution. En effet, ces activités se poursuivent simplement hors du champ des caméras.

Un député (MCG) annonce que son parti est contre la proposition de géolocalisation. Il explique être cependant sensible aux questions de discrimination des personnes en situation de handicap et propose ainsi de modifier l'article 17 dans le sens proposé par la FéGAPH : « [...] *Il doit avoir une conduite et une tenue correcte. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap* ». Dans le cas d'une personne ayant une canne par exemple, le chauffeur devrait se lever pour l'aider à accéder au véhicule. Il dit être conscient que cette précision est comprise dans la notion du « devoir général de courtoisie » mais elle permet de soutenir une partie de la demande socialiste.

Une députée (S) dit souscrire à cette proposition.

Un député (PLR) souligne que le terme « prêter assistance » n'est peut-être pas adéquat. Il donne le cas d'un chauffeur qui veut bien faire mais pour lequel quelque chose se passe mal lors de la prise en charge d'une personne en situation de handicap. Il estime que dans ce cas, la responsabilité du chauffeur pourrait être engagée.

Le député (MCG) rappelle que les discussions portent sur un projet de loi concernant l'exercice du métier de chauffeur de taxi et VTC. Le terme « prêter

assistance » comprend, lors de la prise en charge d'une personne en situation de handicap, l'ouverture de la porte pour le client, et l'assistance pour l'installation dans le véhicule. Il s'agit donc de l'assistance nécessaire à apporter à des personnes en situation de handicap.

Un autre député (PLR) rappelle à la Commission l'audition d'un membre de la FÉGAPH qui était aveugle et avait eu parfois peu d'aide des chauffeurs de taxis lors de l'installation dans leurs véhicules. Il demande cependant si le terme « courtoisie » n'implique pas également un certain nombre de devoirs humains.

Le député (PLR) souhaite proposer un sous-amendement à celui du MCG : « *Il doit avoir une conduite et une tenue correcte. Il veille à prendre en considération les besoins spécifiques des personnes handicapées.* »

Le député (MCG) annonce vouloir maintenir son amendement.

Le Président met au vote l'amendement du MCG à l'alinéa 1 de l'article 17 :

Pour : 7 (1 EàG, 3 S, 3 MCG)

Contre : 4 (1 Ve, 3 PLR)

Abstentions : 1 (1 UDC)

L'amendement est **accepté**.

Le Président annonce que l'amendement PLR ne sera donc pas voté.

Article 17 al. 1 : Pas d'opposition – adopté comme modifié.

Le Président met au vote l'amendement socialiste pour un nouvel alinéa 2 à l'article 17.

«² Les chauffeurs doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat. Les chauffeurs ont l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap, ainsi que de transporter gratuitement leurs éventuels chiens d'assistance et moyens auxiliaires. »

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)

Contre : 7 (3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Abstentions : --

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'amendement d'un député PLR pour un nouvel alinéa 2 à l'article 17.

«² *Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.* »

Pour : 7 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PLR, 1 UDC)

Contre : 4 (1 PLR, 3 MCG)

Abstentions 1 (1 PLR)

L'amendement est **accepté**

Article 17 al. 2 : Pas d'opposition – adopté comme modifié.

Article 17 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Article 17 al. 4 : Pas d'opposition – adopté.

Article 17 al. 5 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'amendement du parti socialiste pour un nouvel alinéa 5bis :

«^{5 bis} *Les voitures doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les normes techniques à respecter.* »

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)

Contre : 7 (3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Abstentions --

L'amendement est **refusé**.

Article 17 al. 6 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 17.

Pour : 10 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 (1 PLR)

Abstentions 1 (1 PLR)

L'article 17 est accepté, comme modifié.

Le Président annonce qu'un amendement à l'alinéa 1, article 18 a été proposé par Me Roulet et constate qu'aucun député ne souhaite le reprendre.

Article 18 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 18 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 18 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Article 18 al. 4 : Pas d'opposition – adopté.

Une députée (S) demande quels sont les tarifs pratiqués actuellement par les diffuseurs de course.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ces tarifs sont fixés par le Conseil d'État. Ils figurent ensuite dans le règlement.

M. Pierre Maudet confirme cet élément.

La députée (S) souhaite savoir à quoi fait référence le temps d'attente ainsi que les éventuels suppléments mentionnés dans l'alinéa 5.

M. Pierre Maudet explique qu'un chauffeur peut enclencher son compteur lors de son arrivée à l'adresse du client en son absence également.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que les éventuels suppléments font référence au système de taxe qui pourrait être mis en place pour l'accès à l'aéroport. Cette taxe pourra être répercutée, en coût réel, sur la facture du client.

La députée (S) explique que, selon l'article 69 du règlement d'exécution de la loi sur les taxis et limousines, le kilomètre est facturé 3.20 francs selon le tarif 1, pour le tarif 2 il s'agit de 3.80 francs. Le temps d'attente par heure est facturé à 1 franc par minute. Un transport de bagage nécessite 1,50 franc supplémentaire, celui d'un gros bagage, 3.50 francs. Elle demande quelle est la politique du Conseil D'État, à l'avenir, face à ces tarifs.

M. Pierre Maudet répond que **le tarif actuel d'une course est fixé au maximum, ce qui est problématique**. Le système ne fonctionne donc pas si bien que ça. Il explique qu'en comparaison internationale cependant, Genève n'a pas les tarifs les plus élevés. À Zürich notamment, une course est facturée selon des barèmes plus élevés. Selon la loi de l'offre et de la demande, il devrait y avoir des rééquilibrages.

La députée (S) constate que ce n'est pourtant pas le cas.

M. Pierre Maudet souligne qu'il y a d'autres raisons à cette absence de rééquilibrage.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le Conseil d'État peut fixer un tarif à 10 francs par kilomètre. Les chauffeurs de taxis qui pratiqueraient ce tarif auraient néanmoins des difficultés à se maintenir face aux chauffeurs VTC. En parallèle, les chauffeurs de taxis se plaignent du fait que les tarifs du règlement ne soient pas révisés. La discussion semble donc sans fin. Le fait est que les chauffeurs considèrent le prix maximum comme un prix plancher. Or, il semble problématique, pour un usager, d'effectuer un trajet en avion entre Londres et Genève pour 50 francs pour ensuite payer 64 francs pour se rendre en taxi à Chêne-Bourg depuis l'aéroport.

Article 18 al. 5 : Pas d'opposition – adopté.

Un député (S) annonce avoir une question de compréhension par rapport à l'alinéa 6. Dans le cas d'Uber, une course effectuée sur un même trajet et à la même heure n'aura peut-être pas le même prix. Il peut par exemple y avoir une surtaxe. Ainsi, un même diffuseur de courses pourra pratiquer un tarif différent.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le système **Uber fonctionne par tranche d'heures et non pas par véhicule**. Lors d'un pic de demandes, toutes les courses Uber seront facturées selon un tarif plus élevé pendant cette période.

Le député (S) demande si, durant cette tranche d'heure particulière, tous les clients de ce diffuseur de courses sont soumis aux mêmes conditions de tarif sur l'ensemble du canton.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce, selon ses informations l'application Uber déclenche cette majoration.

Un député (EàG) demande si la localisation du client ne devrait pas également jouer un rôle.

M. Baud-Lavigne dit que, pour des villes comme New-York, le lieu de prise en charge du client pourrait être pris en compte. Ce n'est cependant pas le cas pour Genève. Il explique que si cette disposition est votée, Uber devra modifier son application de façon à appliquer, lors des heures de pointe, une majoration sur l'ensemble de ses courses.

Le député (S) annonce avoir des questions concernant l'alinéa 7 de l'article 18. Il est mentionné que le prix d'une course peut être librement fixé et par entente préalable entre le client et le chauffeur. Cependant, si deux personnes négocient séparément leur course avec des chauffeurs Taxiphone par exemple, les tarifs résultants pourraient être différents.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que les véhicules de la société Taxiphone sont obligatoirement équipés de compteur horo-kilométrique. Les tarifs ne pourront donc pas être différents. Les chauffeurs VTC peuvent eux choisir d'utiliser ce même type de compteur. Dans ce cas, le tarif est fixé dans le règlement. Ils peuvent également utiliser des applications comme celle d'Uber, qui se base sur une entente préalable pour le prix. Typiquement, Uber définit une fourchette dans laquelle le prix de la course se situera. Il y a donc effectivement entente préalable avec le client, le prix de la course ne pourra pas dépasser un certain montant.

Le député (S) estime que, dans ce cas, l'alinéa 6 devrait préciser que « *tous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif maximum pour un même service* ». Un chauffeur taxi peut vouloir facturer une course moins chère que le prix fixé par le compteur horo-kilométrique, s'il y a eu entente préalable. Ainsi, pour un même trajet, il y aurait un même tarif maximum, mais par le même tarif final.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que dans les deux cas il s'agit soit d'une entente préalable à la commande soit du tarif fixé par le compteur horo-kilométrique. Il indique que tous les abonnés Uber pratiqueront le même tarif, comme les abonnés de la société Taxiphone.

Le député (S) souligne que dans le cas d'une entente préalable, les tarifs pourront être différents.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'avec un diffuseur de course, le prix est annoncé dès le départ. Le taxi de service public doit utiliser un compteur horo-kilométrique.

Le député (S) explique qu'un chauffeur peut facturer au-dessous de ce plafond.

M. Patrick Baud-Lavigne dit que c'est rarement le cas.

Le député (S) conclut que les abonnés d'un même diffuseur de courses pourraient donc pratiquer des tarifs différents.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que, dans le cas où un chauffeur souhaite facturer au-dessous de ce plafond, le consommateur ne sera pas floué. Le chauffeur ne sera donc pas sanctionné.

Une commissaire (S) signale que les deux alinéas ne peuvent pas être vrais en même temps. Lors d'une négociation, les prix peuvent être modifiés. **Les tarifs pourront donc être différents pour un même service.**

Le député (S) propose de mentionner dans l'alinéa 6 « *sous réserve de l'alinéa 7* ».

M. Patrick Baud-Lavigne indique ne pas constater les contradictions relevées par la députée socialiste, mais ne s'oppose pas à la proposition de son collègue de parti.

La député (S) explique que la question est de savoir si le citoyen est protégé contre les VTC qui font exploser le prix des courses. Normalement, la négociation permet, en ayant la connaissance du prix du marché, d'obtenir une course pour un prix plus bas. Cependant, certaines ententes préalables contreviennent à la protection du consommateur, actuellement. Elle estime que la contradiction relevée entre les alinéas 6 et 7 contribue à piéger le consommateur.

M. Baud-Lavigne indique qu'une personne provenant de l'aéroport de Genève, ne pourra pas obtenir un VTC simplement en levant la main. Il faut passer par une application ou un service qui mentionne le prix de la course. Il souligne que cette situation ne se présente pas en Jamaïque par exemple, où tout doit être négocié. **Les seuls cas où le prix d'une course est négocié, concernent les prises en charge avec des destinations hors du canton. Dans le périmètre du canton, un chauffeur VTC devra annoncer un prix à l'avance**, le client peut alors tenter de le négocier. Cette tactique ne marche pas avec le service Uber et leur fourchette de prix. En effet, le chauffeur Uber et un client peuvent se mettre d'accord sur un certain prix. Cependant, le montant prélevé sur la carte du client est déterminé par l'application. Ainsi, le client devra demander un remboursement, ce qui peut être fastidieux. Il dit que l'article actuellement à l'examen a été pensé dans la perspective de la protection du consommateur.

La députée (S) constate qu'une course depuis Genève jusqu'à Morges, dont le tarif est négocié, est possible au sens de la lettre a, alinéa 7 mais pas au sens de

la lettre b alinéa 7 également. En effet, ces deux lettres s'articulent autour d'un « ou » qui peut être problématique.

M. Baud-Lavigne explique que **le département ne souhaitait pas imposer un système de facturation**. Ceci de manière à éviter de se retrouver dans une situation identique à celle qui perdurait quelques années auparavant, où deux systèmes de facturation existaient. Il y avait soit une entente préalable fixe soit l'utilisation d'un compteur horo-kilométrique. Le système d'entente préalable d'Uber est alors apparu et ne correspondait à aucun des deux systèmes de facturation. Ainsi, le département a souhaité régler de façon stricte les taxis de service public parce que la tarification de la course est connue à l'avance et payée par le client. S'agissant des VTC, il est question de ne pas les contraindre, au nom de la liberté économique, à opter pour un système précis. La loi doit ainsi conserver une certaine place de manœuvre. En principe, un VTC ne va, en général, pas changer de système de facturation lors de son activité.

La députée (S) demande si un client pourra toujours se faire prendre au piège.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et précise que rien ne peut l'empêcher. Cependant, la plupart des gens qui ne connaissent pas la ville et souhaitent commander une course utiliseront des services connus, comme Uber par exemple, ou un taxi de service public qui est soumis à certains contrôles.

Article 18 al. 6 : Pas d'opposition – adopté.

Article 18 al. 7 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 18.

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'article 18 est accepté à l'unanimité.

Titre de la section 2 : Pas d'opposition – adopté

Le Président annonce des amendements à l'article 19 par Me Roulet, l'AGL et la FÉGAPH. Le Président constate que le parti socialiste souhaite reprendre l'amendement de la FÉGAPH.

Une députée (S) souligne que l'amendement de la FéGAPH concerne uniquement les taxis. En effet, leur station doit être aménagée pour faciliter l'accès aux personnes en situation de handicap. Elle aimerait savoir si le département aurait des questions sur cet amendement.

M. Patrick Baud-Lavigne demande ce que le terme « utilisable » recouvre et s'il s'agit de la création d'un « bateau » qui consiste en un abaissement de trottoir. Il explique qu'il souhaite connaître la portée des aménagements à prévoir et souligne que la plupart des stations de taxis sont déjà accessibles à des personnes en situation de handicap.

La députée (S) répond que **la plupart des stations de taxi sont effectivement accessibles aux personnes en situation de handicap**, il s'agit avec cet amendement que **la totalité des stations** le soient. Elle souligne que cet amendement reste donc pertinent malgré les amendements préalables. En effet, certaines personnes en fauteuil peuvent sortir de leur chaise roulante, avec un peu d'aide, pour ensuite rentrer dans un taxi. De plus, certains taxis pourront également proposer, de leur plein gré, un service adapté aux personnes en situation de handicap. Il faut simplement essayer de réduire au maximum les contraintes des personnes en situation de handicap.

Un député (S) aimerait savoir pourquoi les lettres b et c, alinéa 1 de l'article 19 mentionnent « s'il transporte des passagers ». Il demande quel objectif est visé par le département avec cette précision.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'actuellement les taxis ont accès en tout temps aux zones mentionnées aux lettres b et c. Le département s'attendant à une augmentation du nombre de taxis publics suite à la fusion entre les taxis jaunes et bleus, a souhaité réduire le nombre de véhicules en circulation dans les voies de bus. Un chauffeur voyageant à vide n'a pas les mêmes besoins, ni la même utilisation de l'usage accru du domaine public qu'un chauffeur transportant un passager.

Le Président intervient en soulignant que la lettre c précise qu'un taxi peut emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte « s'il transporte des passagers ». Le Président aimerait savoir ce qu'il se passe dans le cas où un chauffeur va chercher un client.

La députée (S) explique que, dans ce cas, le chauffeur n'aura pas le droit à un usage accru du domaine public. C'était un souci des chauffeurs de taxi,

puisqu'ils sont rendus moins compétitifs. Cet amendement se heurte à un autre souci du service public qui est la vitesse commerciale des transports publics.

Le Président souligne que la lettre c ne concerne pas les voies de bus, mais bien les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, typiquement en Vieille Ville. Le Président constate que, selon le texte, un taxi qui aurait une commande dans ce type de zone ne pourrait pas aller chercher son client.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la rue du Rhône ou la rue de la Corraterie sont des rues dans lesquelles la circulation est restreinte. Il estime que dans le cas décrit par le Président, le bon sens devrait s'appliquer. Si le client qui a passé une commande de taxis habite en Vieille Ville par exemple, un chauffeur devrait pouvoir venir le chercher.

Un député (PLR) propose d'amender la lettre c comme suit : « *d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers **ou qu'il va les chercher.*** »

Une autre députée (S) signale que l'idée est d'empêcher un chauffeur de traverser de part en part une zone de circulation restreinte pour chercher un client. Il faut donc préciser que la prise en charge doit se faire dans la zone.

Le Président souligne qu'il s'agissait effectivement de ce qu'il souhaitait proposer.

Une députée (S) aimerait savoir comment **les voies de bus** utilisables par les taxis sont choisies.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'un tiers des voies de bus est ouvert pour les taxis. Il s'agit donc d'environ 33 kilomètres. Les voies sont choisies en fonction d'une négociation entre le DETA et les besoins exprimés par les milieux professionnels. Un test préalable est effectué sur les tronçons choisis, pour évaluer l'impact sur la vitesse commerciale. L'évaluation des voies se fait donc au cas par cas. La difficulté actuelle est que l'ouverture aux taxis de toutes les voies de bus, causerait des problèmes avec les feux. En effet, les voitures des chauffeurs de taxis n'auraient pas la masse critique nécessaire pour déclencher les feux verts. Des aménagements supplémentaires seraient donc à prévoir, il ne s'agit pas simplement d'apposer la mention « taxi » sur les voies de bus.

Un autre député (PLR) demande si la mention « s'il transporte des passagers » fait référence au fait de chercher le client, de la transporter vers sa destination finale et de retourner à la centrale.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le retour à la centrale n'est pas obligatoire pour les taxis. Il rappelle que **les taxis jaunes ont actuellement le droit d'emprunter les voies de bus comportant l'indication « taxi »**, ceci qu'ils transportent des clients ou pas. La fusion des catégories de taxis jaunes et bleus va augmenter le nombre de véhicules circulant dans les voies de bus dédiées. Actuellement, sans considérer la création de nouvelles voies, cette augmentation pourrait créer des engorgements et réduire la vitesse commerciale des TPG. Ainsi, les lettres b et c restreignent l'utilisation de ces voies de bus aux taxis transportant ou se rendant aux domiciles des clients.

Le député (PLR) demande si le département ne craint pas une baisse de la qualité du service des taxis. En effet, un chauffeur de taxis, une fois sa course finie en périphérie, mettra encore plus de temps à revenir au centre-ville.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit avant tout d'une balance entre deux intérêts publics. Le premier concerne un service de taxis qui fonctionne plus rapidement, le deuxième concerne la vitesse commerciale des transports en commun. Le département peut accepter cependant la proposition de son collègue PLR. M. Patrick Baud-Lavigne met en parallèle cette problématique avec celle des stations de taxis. En effet, la station située à la rue Dancet sert plutôt aux chauffeurs qui souhaitent manger au restaurant de sushis situé à proximité. De même, certains chauffeurs vont utiliser les voies de bus pour simplement rentrer chez eux.

Le député (PLR) demande si ce n'est pas ouvrir une boîte de Pandore. En effet, les chauffeurs peuvent très bien gruger des contrôleurs quant à la raison de leur présence dans des voies de bus, par exemple. Il estime que cette restriction ne va pas vraiment influencer la vitesse commerciale des bus. À l'heure actuelle la présence des taxis ne pose pas de problème majeur.

M. Baud-Lavigne rappelle que la fusion des catégories va ajouter entre 300 et 400 véhicules dans les voies de bus alors que la création de nouvelles voies, permettant de diluer l'effet de ces véhicules supplémentaires, n'est pas discutée. Il explique que la rue de Lyon est ouverte aux taxis dans son sens descendant et constitue un axe important pour les chauffeurs provenant de l'aéroport. L'augmentation de véhicules de taxis sur cet axe pourrait

potentiellement mener à un engorgement, puisque d'autres axes ne sont pas disponibles à cet effet.

Le député (PLR) souhaite savoir s'il ne faudrait pas supprimer l'accès aux voies de bus sur les tronçons gênants uniquement. Il estime que cette règle sera très difficile à contrôler et introduit une restriction excessive alors qu'il serait possible de redéfinir les axes où les TPG sont en site propre de manière exclusive.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il n'y a pas de solution idéale. Cependant, **les transports en commun ont été privilégiés sur le service public fourni par les taxis**. La redéfinition de la politique des sites propres ne va pas être réglée dans le cadre de cette loi. Il dit comprendre la remarque concernant une restriction excessive, mais l'ouverture de voies de bus en périphérie n'aura pas d'utilité. Le problème se situe sur des points précis d'engorgement au centre-ville.

Le Président remarque que les taxis subissent une réduction de leurs quelques avantages. En mettant en application cette loi, qui introduit deux catégories différentes, tout en réduisant l'usage du domaine public aux taxis transportant des passagers, les VTC seront avantagés. En effet, le temps d'attente pour qu'un chauffeur de taxis récupère un client sera augmenté. Dans ce cas, les clients pourront privilégier les chauffeurs Uber. Si le projet de loi vise à protéger les chauffeurs de taxi, il s'agit de ne pas commettre d'erreur sur ce point, qui pourrait susciter de vives critiques. Le Président annonce que le MCG souhaite supprimer le terme « s'il transporte des passagers » à la lettre b, alinéa 1 de l'article 19.

Un député (Ve) souhaite avoir des précisions du département concernant l'accès des taxis aux voies de bus. Il a été mentionné que les tronçons ouverts aux taxis étaient déterminés en considérant la vitesse commerciale des transports en commun. Il aimerait savoir comment les zones ouvertes aux taxis seront définies de manière à ne pas prêter la vitesse commerciale des TPG.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cette question ne relève pas du DSE, mais qu'il s'agit d'une discussion permanente entre la direction générale de la mobilité et les représentants des chauffeurs des taxis. Ces derniers ne souhaitent pas accéder à l'ensemble des voies de bus du Canton selon les comptes rendus des séances disponibles. Les représentants font des demandes sur certains tronçons dans le cadre d'une commission rattachée à la DGT. Des

tests sont effectués en collaboration avec les TPG. Suite à cela, la demande peut être acceptée. Il s'agit d'un processus continu.

Le député (Ve) conclut qu'avec la nouvelle loi, certains tronçons pourraient être donc supprimés, notamment à la place de Bel-Air où les limites de capacité sont actuellement atteintes.

M. Patrick Baud-Lavigne pense qu'il s'agit plutôt de trouver des itinéraires alternatifs pour ne pas péjorer encore la situation et délester le trafic supplémentaire. Il y aura effectivement un besoin de redéfinir certaines priorités. Le DSE a choisi de privilégier un intérêt public plutôt que l'autre. Il indique que le département accepterait cependant la suppression du terme « s'il transporte des passagers ».

Le député (Ve) signale ne pas être pour cette suppression. Un compromis doit être trouvé, puisque les taxis sont plus nombreux, ils devront donc moins emprunter les voies de bus par exemple.

Le Président rappelle que la loi sur la mobilité va également changer certaines priorités.

Un député (S) abonde dans le sens du département. Entre deux intérêts publics, il est clair qu'il faut privilégier les transports en commun.

Un député (PLR) demande si la restriction mentionnée aux lettres b et c pourrait être limitée aux heures de pointes. En effet, il n'y a pas d'intérêt public à cette restriction en dehors de ces heures. Il propose de supprimer la mention « s'il transporte des passagers » et introduire un alinéa 1 bis stipulant que « les lettres b et c ne s'appliquent qu'aux heures de pointe ».

M. Patrick Baud-Lavigne rapporte que la ville d'Amsterdam a mis en place un système qui permet aux taxis d'emprunter les voies de tram pendant les heures de pointe. Cependant, l'intérêt des taxis genevois pour les voies de bus est limité en dehors de ces heures de pointe.

Séance du 1er mars 2016

Un député (MCG) rapporte à la Commission que M. Poggia fait parvenir un courrier aux députés sur les questions liées au statut des chauffeurs Uber.

Le Président invite les députés à prendre connaissance de ce courrier, qui fait suite aux questions posées par la Commission lors de l'audition de M. Poggia, conseiller d'État en charge du département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé.

Le commissaire (MCG) relève que ce courrier aborde la question du statut des chauffeurs, dits indépendants, qui travaillent pour Uber. Cette question fait partie du litige entre Uber et l'État dans plusieurs pays actuellement. La SUVA considère un chauffeur Uber comme employé. Cette caisse d'assurance n'accepte pas d'assurer ces chauffeurs comme indépendants. Il souligne qu'il ne s'agit cependant pas d'une décision provenant d'une instance judiciaire.

Il rapporte que la SUVA était l'ancienne Caisse nationale d'assurance. La question se pose de savoir comment les cantons, notamment Zürich, vont considérer à présent le statut des chauffeurs Uber.

M. Nicolas Huber, étant donné l'interrogation de la Commission, confirme que la SUVA est une entité de droit public.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cela n'a que peu d'influence directe sur le présent projet de loi.

Le Président souligne que la question du statut salarié a une certaine importance du point de vue d'Uber et de son activité à Genève. Des compléments d'information pourront être demandés si nécessaire.

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 avec l'examen de l'article 19 en annonçant un amendement de Me Roulet à cet article. Le Président constate que cet amendement n'est pas repris par un des membres de la Commission.

Le Président rappelle que deux amendements avaient été déposés par le PLR. Le premier concernait la lettre c de l'alinéa 1 : « *d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers ou va les chercher.* » tandis que le deuxième supprime la mention « *s'il transporte des passagers* » aux lettres b et c tout en introduisant le nouvel alinéa 2 suivant : « *Les lettres b et c ne s'appliquent qu'aux heures de pointe* ».

Un député (PLR) annonce que son parti souhaite maintenir le second amendement.

Un député (Ve) souligne qu'il ne s'agit pas d'un point de détail. Ce projet de loi visait à équilibrer le fait que le nombre de taxi augmente de 30%. Il y aura en effet environ 400 véhicules de plus qui pourront emprunter les voies de bus. C'est n'est donc pas négligeable. Il y a eu un compromis pour ne pas ralentir la vitesse commerciale des transports publics afin de limiter l'utilisation par les taxis des voies de bus.

Un député (MCG) explique que son parti soutient la proposition d'amendement supprimant la mention « s'il transporte des passagers ». En effet, l'idée du projet de loi est d'avoir deux catégories, la première étant constituée par les taxis, qui ont accès à un usage accru du domaine public selon certaines restrictions, la deuxième étant les VTC. La suppression de la catégorie des taxis bleus doit s'accompagner du fait que tous les taxis puissent être au bénéfice d'un usage accru du domaine public afin de faire passer cette loi. L'ajout de restrictions à cet usage va mener à des pertes de courses. Les usagers préféreront alors utiliser la solution Uber. Il s'agit de pouvoir donner au taxi un usage accru du domaine public pour chercher et transporter un client entre un point a à b. Il rappelle que toutes les voies de bus ne sont pas accessibles aux taxis, certaines restrictions existent déjà. De plus, le fait de limiter l'utilisation des voies de bus pendant les heures de pointe, terme qui doit encore être défini par ailleurs, supprime l'avantage d'emprunter ces mêmes voies. La même logique s'applique aux zones où la circulation est restreinte. Il est en effet difficile de contrôler si un taxi est dans ce type de zone parce qu'il va chercher un client et estime que la proposition PLR, ainsi que le texte comme présenté, éliminent des arguments valables pour faire passer la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il y a eu une pesée entre deux intérêts publics. Selon l'esprit de la loi, il est évident que les chauffeurs qui circulent pour aller chercher un client pourront également utiliser les voies de bus. Ceci n'est effectivement pas précisé dans le texte du projet de loi. Il rapporte que la société Taxiphone possède également une application qui permet de localiser le taxi le plus proche. Ainsi, un taxi pourra être disponible assez rapidement au centre-ville même sans l'utilisation des voies de bus. Il explique avoir dernièrement accompagné sur le terrain la brigade des taxis. Les membres de cette brigade estiment que cette disposition est adéquate. Celle-ci rappelle la disposition actuelle précisant qu'un taxi, qui n'est plus en service, doit éteindre sa bonbonne et ne pas emprunter les voies de bus. Il donne l'exemple d'un chauffeur qui transportait sa femme en ayant la bonbonne allumée pour utiliser les voies de bus. Un contrôle a été effectué par la brigade et il a été constaté

que le tachygraphe du taxi venait d'être enclenché. Des moyens de contrôle existent donc. L'idée est d'éviter de trop restreindre l'accès au domaine public.

Il souligne que cette disposition ne concerne que les endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée. Il s'agit donc bien de restrictions portant notamment sur 33% des voies de bus seulement. M. Patrick Baud-Lavigne estime que la suppression ou le maintien du terme « s'il transporte des passagers » ne va pas changer les choses de façon importante sauf à ce que le contingent de taxis augmente suite à l'adaptation du numerus clausus. Ceci ne peut cependant pas être présagé.

Un député (PLR) relève que cette distinction est faite dans l'esprit de la loi et non pas dans la lettre. Lors de l'audition, les chauffeurs de taxis ont pourtant souligné que la limitation de l'usage accru du domaine public mènera de façon certaine à une réduction des courses. Il estime que si la mention « s'il transporte des passagers » ne change rien, alors le PLR se prononce pour sa suppression. Il remarque un problème de formulation quant à la lettre b de l'alinéa 1. En effet, le projet de loi, tel qu'il a été rédigé ne permet pas à un chauffeur d'entrer dans une zone de circulation restreinte pour prendre en charge un client. Le député explique que l'un des objectifs de la loi est de permettre aux taxis de vivre correctement à Genève dès lors qu'ils paient un émolument pour utiliser de façon accrue l'espace public. Dès lors, le PLR souhaite le maintien de ses deux amendements.

Un député (EàG) souligne que le projet de loi ne doit pas être amendé dans le but de satisfaire certains milieux professionnels. Il s'agit de protéger le consommateur. Il estime que l'argument concernant le prolongement du temps d'attente d'un client, si les taxis ne sont plus autorisés à emprunter les voies de bus, est faible. En effet, au centre-ville le nombre important de taxis permet d'assurer une course sans effectuer de trajet trop long. Il demande au département quelle est la pratique actuelle selon la loi datée de 2005.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'un **chauffeur en service peut utiliser les voies de bus même s'il ne transporte ni ne cherche de clients**. Il indique qu'un chauffeur de taxi peut donc décider d'aller à l'aéroport depuis la rue de la Corraterie en empruntant une partie de la zone de la place Bel-Air.

Un député (S) explique que les débats concernant la lettre b ne se résument pas à une simple question de clivage gauche-droite mais de la pondération de deux intérêts publics. Le parti socialiste souhaite conserver la mention « s'il

transporte des passagers » parce qu'il souhaite privilégier le maintien de la vitesse commerciale des transports publics.

Un député (Ve) aimerait savoir quelles sont les zones à circulation restreinte.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit par exemple des rues basses et de la Corraterie.

Le député (Ve) constate que la lettre c fait débat, mais il semble qu'une nouvelle formulation peut être trouvée. La lettre b reste plus problématique. Il explique que l'augmentation du nombre de taxis va également augmenter la probabilité d'avoir un taxi rapidement. Le but de ce type de service public est de transporter les personnes rapidement et non pas de satisfaire les milieux professionnels. Les chauffeurs de taxis transportant des clients ne doivent pas se trouver dans des voies de bus encombrées par d'autres taxis qui n'auraient pas le droit d'y être. Il estime qu'il faut maintenir la formulation de la lettre b en l'état de manière à éviter les encombrements des voies de bus par l'ajout de 400 taxis supplémentaires.

Un député (MCG) estime que le projet de loi règle une corporation, il faut donc éviter de s'opposer directement à celle-ci en introduisant de telles restrictions à l'usage accru du domaine public. Le risque est une montée de créneau des milieux professionnels de chauffeurs de taxis. Ils ont d'ailleurs été clairs sur l'importance du maintien sans restriction de l'usage accru du domaine public lors de leurs auditions. Il souligne que l'ensemble des chauffeurs de taxis autorisés, environ 1'100, ne va pas circuler au même moment sur les voies de bus. L'augmentation du trafic n'est donc pas si importante que cela.

M. Patrick Baud-Lavigne abonde dans le sens du député PLR quant à la différence entre l'esprit et la lettre de la loi et propose d'amender la lettre b, alinéa 1, article 19 comme suit : « *d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers **ou va en chercher*** ». S'agissant de la lettre c du même alinéa, il s'agit presque d'une lapalissade, puisque les taxis sont déjà les seuls à pouvoir pénétrer dans les zones à circulation restreinte. Il explique que la lettre c peut donc être modifiée comme suit : « *d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte* ». Ceci n'influence en effet pas les transports en commun. Il s'agit parfois de zones offrant des raccourcis. De plus, un client situé au milieu de la rue de la Corraterie pourrait ne jamais avoir de possibilité de prendre un taxi, puisqu'un chauffeur de taxi ne peut pas pénétrer dans cette zone.

Une députée (S) explique que le parti socialiste ne partage pas la même vision que le département quant à la lettre c de l'alinéa 1. En effet, le risque existe que des chauffeurs sans passager traversent certaines zones de circulation restreinte pour raccourcir un trajet, par exemple en passant par la vieille ville pour relier un trajet entre Plainpalais et Rive. Ceci pourrait réduire la mobilité des piétons et cyclistes présents. Ainsi, le parti socialiste propose d'amender la lettre c de la façon suivante : *« d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers ou s'il doit prendre ou déposer des clients dans une zone de circulation restreinte. »*

Un député (PDC) dit avoir une question de néophyte sur l'utilisation des voies de bus par les taxis et aimerait savoir ce que le nouveau projet de loi va changer à la situation actuelle. Les taxis peuvent actuellement emprunter les voies réservées aux bus s'ils ont des passagers ou s'ils vont chercher des passagers, ce qui est le cas avec le texte de loi du conseil d'État. Il explique que la crainte est que la libéralisation des voies de bus pourrait attirer un nombre important de taxis au détriment des transports publics.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'aujourd'hui les chauffeurs de taxi vont chercher des clients, transportent des passagers ou transitent en utilisant les voies de bus et les zones de circulation réduite. Avec l'augmentation du nombre de taxis suite à ce nouveau projet de loi, des risques d'engorgement pourraient survenir. Il s'agit donc **réduire le nombre de taxis circulant dans ces zones et voies en privilégiant l'intérêt public** que constituent les transports en commun tout en limitant le moins possible l'avantage comparatif des taxis. Cet avantage est l'usage accru du domaine public et leur est octroyé contre un émolument. Le projet de loi vise à supprimer une des trois possibilités des chauffeurs d'utiliser les voies de bus et les zones de circulation. Cette possibilité est le transit entre deux courses. Il souligne que le député PLR a, à juste titre, relevé une différence entre la lettre et l'esprit de la loi. En effet, le texte du projet de loi supprime la possibilité, pour les chauffeurs de taxis, d'utiliser de façon accrue le domaine public lors d'un transit entre deux courses mais également lors de la recherche des clients. Ceci ne correspond cependant pas à la volonté du département qui souhaitait simplement la suppression des possibilités de transit.

Une autre députée (S) estime que l'amendement du PLR repris à présent par le DSE est imprécis. Il faut en effet mentionner l'idée qu'un chauffeur réponde à une commande de manière à empêcher qu'un taxi ne puisse emprunter les voies de bus s'il fait de la maraude. Elle se dit surprise d'entendre qu'une zone à circulation restreinte puisse constituer un raccourci pour le trafic de transit

des taxis. Or ces zones ont été créées pour des raisons précises liées à un autre intérêt public. Elle explique que le parti socialiste est ouvert aux discussions sur la lettre b de l'alinéa 1 s'il ne s'agit pas de transformer ces zones en endroit de fort passage.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'alinéa 2 de l'article 19 du projet de loi interdit le maraudage et précise que les zones à circulation restreinte sont déjà accessibles aux taxis actuellement. Le trafic dans ces zones pourra cependant augmenter en fonction du numerus clausus. Il souligne que la proposition de reformulation socialiste correspond à l'esprit voulu par le département.

Le Président ajoute qu'il faudrait également plutôt spécifier « clients » au lieu de « passagers », afin d'éviter par exemple le cas de la famille du chauffeur évoqué par M. Baud-Lavigne.

M. Patrick Baud-Lavigne dit approuver cette modification.

Un député (MCG) estime que les précisions discutées et visant à modifier l'alinéa 1 pourraient fragiliser le projet de loi. Or une loi, pour qu'elle soit applicable, doit avoir des outils qui ne sont pas soumis à interprétation. Il propose ainsi de remplacer la mention « *s'il transporte des passagers* » par « *quand il est en service* ». Cela simplifie les choses. Il estime que l'exemple du taxi effectuant un trajet en direction de l'aéroport depuis la rue de la Corraterie, en passant par la place Bel-Air, constitue une exception. Les exceptions ne peuvent cependant pas toutes être réglées par des lois.

La députée (S) constate que cette proposition correspond à la situation actuelle.

Le député (MCG) répond négativement et précise qu'aujourd'hui un taxi peut utiliser les voies de bus dès qu'il le souhaite. En précisant que celui-ci doit être en service pour emprunter ces voies. La bonbonne ainsi que le compteur doivent alors être enclenchés. Les distinctions entre le transport, le transit et la recherche du client ne sont donc plus nécessaires.

Un autre député (PLR) demande si un taxi est considéré en service si son compteur tourne. Le député (MCG) acquiesce.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'un taxi en service se doit d'allumer sa bonbonne pour le signaler. Son compteur ne sera cependant pas forcément allumé, contrairement à son tachygraphe.

Le député (PLR) constate qu'un taxi en service aura donc une bonbonne allumée.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne qu'un taxi en service est susceptible à tout moment de prendre en charge un client.

Le député (MCG) ajoute que son tachygraphe doit être également allumé.

Un autre député (PLR) annonce maintenir son amendement à la lettre c de l'alinéa 1. Concernant la lettre b du même alinéa, la suppression de la mention « s'il transporte des passagers » ne permet plus de distinguer entre les trois fonctions du taxi qui sont la prise en charge, le transport et le transit. Il souligne que le PLR est contre l'utilisation des voies de bus par les taxis uniquement s'ils sont en transit. Il annonce retirer l'amendement PLR à la lettre b au profit d'une formulation précisant ce dernier point.

Un député (UDC) souligne que les précisions discutées n'étaient pas réglementées dans la loi datée de 2005 et demande comment ces nouveaux éléments pourraient être contrôlés.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le contrôle se fait par pointage. Les véhicules sont arrêtés et les chauffeurs questionnés. Des effectifs doivent être à disposition pour cela mais étant donné le nombre de taxis que la brigade voit passer, il suffit effectivement d'un pointage. Il indique qu'il s'agit, à la manière d'un radar installé temporairement, de contrôler à un moment donné un axe de circulation. La sanction doit ensuite, en principe, servir de leçon.

Le député (UDC) demande si une disposition qui permet de différencier, le fait de charger un client, de transporter un client ou transiter, est applicable.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Un député (EàG) attire l'attention de la Commission sur le fait qu'il y a un marché de transports de marchandises par taxi. Il demande si des chauffeurs de taxi transportant des paquets pourraient prétendre à un usage accru du domaine public.

Le Président rappelle qu'il y avait un consensus au sein de la Commission sur le fait qu'il s'agit de transport de clients et non de paquets. À défaut d'une proposition formelle, le Président annonce que la formulation provenant du consensus sera maintenue.

Un député (PLR) estime que la distinction introduite ici est intéressante. En effet, les propositions d'amendements du PLR font bien référence à des clients, contrairement à celui du MCG. Il explique que, dans ce cadre, le PLR soutiendra la formulation du département.

Le Président met au vote l'amendement MCG à la lettre b, alinéa 1 de l'article 19 :

*b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, **quand il est en service.***

Pour : 3 (3 MCG)
Contre : 9 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR)
Abstentions : 3 (1 PLR, 2 UDC)
Cet amendement est **refusé.**

M. Patrick Baud-Lavigne explique vouloir modifier sa proposition d'amendement à la lettre b de l'alinéa 1, article 19 comme suit : « *d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte **des clients ou répond à une commande*** ».

Un député (PDC) constate que la réponse à une commande peut faire référence à un paquet.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que la loi fait référence au transport professionnel de personnes.

Une députée (S) indique que son parti ne souhaite pas soutenir l'amendement du département. Les précisions qui ont été apportées par le parti visaient simplement à clarifier une proposition à laquelle le parti ne souhaite pas souscrire.

Un député (PLR) suggère de modifier la lettre b comme suit : « *d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte **des clients ou va les chercher*** ».

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cela ne permet pas d'éviter les situations où des chauffeurs utiliseront les voies de bus pour aller chercher des clients à l'aéroport puisqu'ils n'en ont pas à proximité. Il s'agit de répondre à une commande spécifique.

Un député (Ve) aimerait savoir quand les taxis pourront circuler selon l'amendement du département.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'un taxi en transit ne peut pas emprunter les voies de bus. C'est le cas par exemple du chauffeur qui se déplace de la rue de Corratier jusqu'à l'aéroport en passant par la place de Bel-Air sans transporter de client et sans avoir de commande.

Le député (Ve) estime qu'un chauffeur peut toujours prétexter le changement d'emplacement pour justifier la prise en charge d'un client alors qu'il faisait de la maraude.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la mention « répond à une commande » en lieu et place de « chercher des clients » permet d'éviter ce cas de figure. En effet, tout taxi est toujours en recherche de clients. Sur les trois éléments de base, qui étaient la prise en charge du client, la réponse à une commande et le transit, seule la possibilité de transit entre deux stations est supprimée.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à la lettre b de l'alinéa 1, article 19 :

b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients ou répond à une commande

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)

Abstentions : --

Cet amendement est **accepté**.

Le député (Ve) explique ne pas comprendre pourquoi la lettre c ne devrait pas être modifiée selon le modèle déjà voté à la lettre b. Il devrait y avoir une analogie. Un député (UDC) abonde dans ce sens.

M. Patrick Baud-Lavigne dit ne pas avoir d'objection à cette proposition.

Le Président constate que le parti socialiste souhaite maintenir sa proposition d'amendement, légèrement modifiée toutefois.

c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers ou s'il doit prendre ou déposer des clients dans l'un de ces périmètres. ».

Pour : 4 (1 EàG, 3 S)
Contre : 9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions : 2 (1 PLR, 1 Ve)
Cet amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à la lettre c de l'alinéa 1, article 19 :

c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande

Pour : 9 (3 S, 1 PDC, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 1 (1 Ve)
Absentions : 5 (1 EàG, 4 PLR)
Cet amendement est **accepté**.

Le Président présume que le PLR va alors retirer son amendement à l'alinéa 2 de l'article 19. Le PLR confirme ce retrait.

Une députée (S) rappelle que le parti socialiste a repris et présenté l'amendement de la FÉGAPH ayant trait aux aménagements des stations de taxis.

Le Président constate que cet amendement introduirait un nouvel alinéa 2 et le soumet au vote :

²Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'État définit les modalités techniques.

Pour : 6 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)
Contre : 5 (3 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 4 (3 MCG, 1 PLR)
Cet amendement est **accepté**.

Article 19 al. 2 : Adopté comme modifié

Un député (Ve) demande comment le département pourra contrôler qu'un chauffeur se déplace sans le dessein de rechercher des clients.

M. Patrick Baud-Lavigne constate qu'il est là question d'intention, ce qui est effectivement difficilement contrôlable.

Article 19 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 19 :

Pour : 8 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 3 MCG)

Contre : 7 (1 Ve, 4 PLR, 2 UDC)

Absentions : --

L'article 19 est accepté, comme modifié.

Le Président annonce des amendements de l'AGL et Me Roulet à l'article 20 et constate qu'aucune de ces propositions ne sont reprises par les députés.

Article 20 al. 1, lettres a, b, c, d, e : Pas d'opposition – adopté.

Article 20 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 20 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 20 :

Pour : 8 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : 1 EàG

L'article 20 est accepté.

Le Président annonce des amendements de l'AGL et de la FéGAPH à l'article 21.

Une députée (S) explique que l'amendement de la FéGAPH était lié à l'amendement de l'article 17. Celui-ci a été refusé par la Commission. Elle annonce que le parti socialiste ne souhaite ainsi pas reprendre l'article 21.

Article 21 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 21 al. 2 : Pas d'opposition – adopté

La députée (S) annonce que le parti socialiste souhaite présenter un amendement moins contraignant que celui présenté à l'article 17. En effet, celui-ci imposait à l'entier des chauffeurs VTC et taxis l'obligation de prêter assistance et l'équipement de leur véhicule de manière à le rendre accessible. Le nouvel amendement socialiste ne va viser que les chauffeurs de taxis. Il

n'est donc plus possible d'avancer des arguments portant sur la protection de la liberté économique puisque ces obligations ne sont appliquées qu'aux taxis. Elle dit que, dans ce cadre, le parti socialiste reprendra, comme discuté lors de la précédente séance, les amendements proposés par la FÉGAPH à l'article 47. Celui-ci concerne les dispositions transitoires. Elle souligne que le transport en taxi est un élément important du service public et explique que l'amendement modifie l'article 21 comme suit :

³ *Les voitures doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les normes techniques à respecter.*

Un député (PDC) demande si la définition d'une personne en situation de handicap avait été faite. En effet, celle-ci pourrait englober des personnes ayant une jambe cassée ou des personnes lourdement handicapées et se déplaçant en chaise roulante.

La députée (S) explique que la définition d'une personne en situation de handicap fait référence à une situation pérenne, excluant des cas de jambes cassées par exemple, ne permettant pas d'accomplir des actes ordinaires de la vie ordinaire. Elle explique avoir cité cette référence de mémoire.

Le député (PDC) estime que la phrase « *Les voitures doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap* » utilisée dans l'amendement socialiste laisse tout envisager. La modification de toutes les voitures pour permettre la prise en charge de toutes les situations de handicap semble difficilement envisageable.

La députée (S) explique que cet amendement se lit en regard de l'amendement de la FÉGAPH à l'article 47. Elle concède que cette proposition aborde la question de l'égalité des personnes en situation de handicap devant un service public puisqu'il n'est en effet plus question des VTC. Elle estime disproportionné d'exiger que l'ensemble des taxis soit accessible en fauteuil roulant d'ici à une ou deux années. La modification de l'article 47 de la FÉGAPH réduit ainsi la portée de l'amendement proposé. Cette modification sera donc également reprise par le parti socialiste. L'alinéa 1 proposé par la FÉGAPH à l'article 47 prend en compte une certaine durée d'amortissement des véhicules. En effet, les voitures de taxis roulent énormément et ont donc une durée d'amortissement réduite. Elle annonce que le parti socialiste est prêt à discuter autour de cette durée d'amortissement.

Elle cite à présent l'alinéa 2 proposé par la FÉGAPH à l'article 47 : « *Parmi les voitures ne répondant pas aux exigences de l'art. 17 al. 3bis, seules celles*

affectées sans discontinuer au transport professionnel de personnes au sens de la présente loi depuis une date antérieure peuvent continuer d'être utilisées au-delà. ». Ici, la mention de l'article 17 alinéa 3bis sera remplacée avec celle de l'article 21 alinéa 3. Elle souligne que cet alinéa restreint la portée de l'amendement proposé à l'article 21. Il s'agit d'une question de principe importante. De plus, d'un point de vue économique, des solutions techniques existent et sont déployées dans d'autres villes. Elle indique que le parti socialiste est prêt à discuter de ces amendements si un consensus autour de la question se fait au sein de la Commission. L'introduction d'un pourcentage nécessaire de voitures de taxis équipées est difficile, notamment dans le choix des voitures qui devront être équipées et celles qui ne le seront pas. Cette proposition a été considérée par le parti socialiste mais ne semble pas praticable. La députée (S) apporte que les députés ont été sensibles à ces questions et rappelle que les personnes en situation de handicap doivent avoir accès à un service de taxi public, selon les constitutions suisse et cantonale. Ceci n'est pas le cas.

Un député (PLR) s'interroge sur les cas de personnes en situation de handicap et qui souffrent d'une corpulence excessive, faiblement autonome, ou en fauteuil électrique, qui est un élément difficilement manipulable par une seule personne. Il demande comment va être réglée la limite des exigences aux chauffeurs de taxis. Il est en effet normal qu'un chauffeur apporte une aide au client mais il peut également se présenter des cas de figure complexe à régler pour personne seule.

Un député (MCG) explique que son groupe est pour l'adaptation de certains taxis, notamment sur l'exemple du chauffeur de taxi auditionné qui avait choisi d'adapter son véhicule pour ce type de transport. S'il est possible d'inciter des chauffeurs à faire de même, c'est un point positif. Cependant, la solution proposée par le parti socialiste concerne l'ensemble du parc des voitures, même si la date butoir pour l'équipement est modifiée. Il estime qu'il faut également tenir compte de l'évolution de la voiture dans les prochaines années de manière à éviter de voter une loi inapplicable. L'article 17 avait été modifié dans le sens des demandes du parti socialiste de manière à ce que les chauffeurs prêtent une assistance raisonnable aux personnes en situation de handicap. Il estime que l'amendement à l'article 17 est donc suffisant et souligne que si le parti socialiste n'a pas de solution intermédiaire à la généralisation de l'équipement à l'entier du parc automobile, alors le MCG ne pourra pas suivre le parti socialiste.

Un autre député (PLR) estime **qu'imposer un équipement à l'ensemble des voitures du parc des taxis n'est pas possible** et souligne avoir trouvé intéressante l'idée de fixer un pourcentage de véhicules équipés. Le problème est de savoir comment choisir le véhicule qui devra s'équiper. Une piste avait été évoquée lors des auditions par un chauffeur de taxis spécialisé dans le transport de personnes en situation de handicap. Le développement de ce genre de service sort cependant du cadre de la loi mais prend en compte la question de la mobilité des personnes en situation de handicap. Il semble cependant problématique du point de vue de la liberté de commerce d'imposer un équipement à certains seulement. Il explique qu'il s'agirait, dans ce contexte, de reprendre contact avec ce chauffeur de taxi auditionné de façon à développer un service généreux et humain.

La députée (S) estime que la modification de l'article 17, évoquée par le MCG, était symbolique. En effet, une aide aux personnes en situation de handicap pour le transfert dans la voiture ne répond pas aux besoins. Elle répète que la disposition transitoire n'impose pas à tous les taxis actuels de s'équiper. Elle souligne que le délai d'équipement peut être prolongé à 2025. Les amendements à l'article 47 permettent de tenir compte, lors du rachat de véhicule, du critère d'accessibilité. Elle explique que le parti socialiste a également une proposition, de l'ordre de l'incitation, au niveau PL 11710 sur la question. Il s'agit d'un abattement de la taxe en fonction de l'équipement du véhicule. Elle signale que le problème de fond restera entier et relève que les personnes en situation de handicap sont demandeuses de ce type de service de taxis.

Le député (MCG) estime que certaines personnes en situation de handicap ont pu conserver une certaine mobilité. Ainsi, lorsqu'elles prennent le taxi, ces personnes sont en mesure de se transférer dans le véhicule avec un peu d'aide. Les personnes qui ne peuvent pas se mouvoir hors de leur fauteuil nécessitent d'importantes adaptations des véhicules. Il indique que le fait d'aider une personne lors de l'installation dans le véhicule est déjà spécifié par la modification de l'article 17. Il ne s'agit pas d'adapter des véhicules. Il estime que le délai d'équipement va inciter les chauffeurs à garder leur véhicule au-delà du raisonnable puisqu'un rachat coûtera cher. Il pense que des mesures incitatives ou l'introduction d'une exception pour un groupe de taxis seraient plus adaptées.

Un député (PDC) abonde dans le sens du MCG et demande la signification de la phrase « *Les voitures doivent être accessibles* ». En effet, certaines personnes ne peuvent pas quitter leur fauteuil et leur transport relève d'une spécialisation. Il existe des sociétés de transports de personnes en situation de

handicap. Il demande si ces sociétés sont également soumises à la PL 11709 et 11710. De plus, il souligne que les prix de ces véhicules adaptés peuvent être élevés. Ainsi, la phrase « *Les voitures doivent être accessibles* » ne peut pas s'appliquer à toutes les personnes en situation de handicap.

M. Patrick Baud-Lavigne intervient en mentionnant que les sociétés de transports de personnes en situation de handicap sont aussi soumises à la LTVTC. Elles rentrent dans la catégorie des VTC. Il dit approuver cette modification.

Le Président soumet l'amendement socialiste à l'article 21 :

³ *Les voitures doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les normes techniques à respecter.*

Pour : 4 (1 EàG, 3 S)
Contre : 7 (1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Abstentions : 1 (1 Ve)
L'amendement est **refusé**.

Un député (S) demande, en rapport à l'alinéa 3 de l'article 21, si le paiement en espèce comprend les euros.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit de francs suisses. Un chauffeur ne sera pas sanctionné s'il refuse des euros.

Une députée (S) demande à quoi font référence les cas de refus objectivement justifiés mentionnés à l'alinéa 2 de l'article 21.

M. Patrick Baud-Lavigne indique qu'il peut s'agir notamment d'une personne en état d'ébriété avancé, risquant de souiller l'intérieur du taxi. Le règlement définit différents cas de figure.

Article 21 al. 3 : Pas d'opposition – adopté

Article 21 al. 4 : Pas d'opposition – adopté

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 21 :

Pour : 11 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : 1 (1 EàG)
L'article 21 est accepté.

Titre de la section 3 : Pas d'opposition – adopté

Le Président annonce qu'il y a proposition de modification provenant de Me Roulet à l'article 22 et constate que cet amendement n'est pas repris.

Une députée (S) annonce avoir deux amendements à l'article 22. Le premier concerne l'alinéa 2 comme suit : *« Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. »*. Elle explique que le deuxième amendement concerne l'alinéa 3 qui traite des exceptions permettant l'octroi d'autorisation aux VTC. Selon l'exposé des motifs, ces autorisations pourraient être données lors d'événements ou de manifestations d'envergure entraînant un fort accroissement de la demande de voitures. Or, le dernier paragraphe du commentaire sur l'article 22 de l'exposé des motifs souligne que *« S'il existe un besoin particulier, en tenant compte de tous les intérêts publics et privés en présence et de la capacité du domaine public, le Conseil d'Etat pourrait également permettre, de façon plus pérenne, aux VTC, l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte, ou à des emplacements pour déposer et prendre en charge des clients qui les ont préalablement commandées. »*. Ceci va à l'encontre d'un des fondements de la loi qui introduit une distinction entre VTC et taxis, ces derniers ayant accès à un usage accru du domaine public. Elle propose ainsi de modifier l'alinéa 3 comme suit : *« Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles. »*

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 2 de l'article 22 :

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Un député (MCG) constate que les raisons d'une exception à l'octroi d'autorisation d'usage accru aux VTC ne sont pas précisées dans l'exposé des motifs.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il peut s'agir par exemple du Salon International de l'Auto et accessoires. Dans ce cadre, certaines rues de la

commune du Grand-Saconnex ont été fermées au trafic privé afin de faciliter l'accès aux taxis ou limousines à Palexpo. Ce sont des mesures temporaires. Il souligne que ces exceptions sont mises en place lors d'« *un besoin particulier, en tenant compte de tous les intérêts publics et privés en présence et de la capacité du domaine public* » comme le précise l'exposé des motifs. Ceci pour s'assurer que la loi puisse s'appliquer plusieurs années en prenant en compte la possibilité qu'une situation exceptionnelle se présente. En réalité, les chances que ce type d'autorisation devienne pérenne est peu probable étant donné la capacité du domaine public et les intérêts publics et privés en présence.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 3 de l'article 22 :

Pour : 9 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 3 (2 PLR, 1 UDC)

L'amendement est **accepté**.

Une députée (S) dit avoir des questions à propos du nouvel alinéa 4 proposé par Me Roulet à l'article 22. Elle aimerait savoir où sont sensés aller les VTC s'ils ne peuvent pas marauder. De plus, elle demande si les chauffeurs devraient alors posséder une place en parking souterrain et si cette pratique peut être suivie de contrôle.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la proposition de Me Roulet est une redite de la loi actuelle. En effet, la disposition actuelle générerait un trafic supplémentaire en obligeant les chauffeurs à retourner à leur station de base. Ceci était de plus très difficile à contrôler. Il y a donc eu une pesée d'intérêt, effectuée par le département en faveur d'un stationnement temporaire avant une prochaine commande plutôt que d'augmenter la circulation à travers tout le canton. Au regard du trafic et de la pollution générés, la solution proposée a été privilégiée d'autant plus que les chauffeurs sont dans l'obligation de payer leur stationnement temporaire.

La députée (S) demande si le département préconise que les chauffeurs VTC utilisent un parking entre leur course.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que les chauffeurs sont libres d'agir comme ils le souhaitent entre deux courses, que ce soit retourner à leur base de stationnement ou utiliser une place de parc payante. Il n'y a plus d'obligation à retourner à une station de base contrairement à ce que préconise la loi

actuelle. Leur station de base correspond, par défaut, à l'adresse indiquée sur le permis des chauffeurs.

La députée (S) constate que cette nouvelle disposition n'améliore ni le trafic à Genève ni la situation des places de parc publics. Elle souligne cependant ne pas avoir de solution à ce problème.

Le Président met au vote l'amendement l'ensemble de l'article 22 :

Pour : 11 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 UDC)

L'article 22 est accepté, comme modifié.

Le Président annonce que des amendements de Me Roulet et Uber sont proposés à l'article 23. Le Président constate qu'aucun de ces amendements n'est repris.

Un député (PLR) souhaite connaître l'utilité de l'alinéa 1 de l'article 23.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit pour les taxis d'avoir un signe distinctif de manière à ne pas provoquer de confusion chez le consommateur.

Le député (PLR) demande s'il s'agit aussi de faciliter les contrôles, par la police, avec des plaques distinctives.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et souligne que les numéros de plaques des chauffeurs limousines commencent toutes par « 96000 ».

Une députée (S) souhaiterait connaître les caractéristiques autorisées pour les véhicules de VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne donne l'exemple d'une flotte de voitures de couleur rose portant l'inscription « Uber ». Un véhicule VTC portant la mention « Uber Taxi », pourra être lui problématique, de la même manière que l'installation d'une bonbonne ressemblant à celle des taxis. Il s'agit de permettre à un consommateur de faire une claire différence entre ces deux services.

La députée (S) demande si le département connaît d'autres moyens, à disposition des VTC, pour tromper le client.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'installation d'une bonbonne est un élément important et crée actuellement une confusion fréquente chez les consommateurs.

Article 23 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 23 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 23 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 23 :

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 23 est accepté à l'unanimité.

Le Président annonce qu'un amendement de Me Roulet est proposé à l'article 24. Le Président constate que cet amendement n'est pas repris.

La députée (S) annonce avoir deux questions au département concernant l'alinéa 2. Elle aimerait savoir si, au sens du département, une quittance électronique est considérée par le projet de loi comme une quittance valable.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

La députée (S) aimerait savoir si la dernière partie de l'alinéa 1 de l'article 24 est l'élément qui permet à Uber de continuer à être présent à Genève. En effet, les chauffeurs Uber n'acceptent pas le paiement en espèces par exemple, ce qui est contraire à ce qui est exigé dans la première partie de l'alinéa 1. Elle souligne que la dernière partie de l'alinéa 1 stipule alors que : « *Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.* ». Elle aimerait connaître la position du département sur ce prépaiement.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'une entreprise pourra exiger un prépaiement d'une personne souhaitant louer une camionnette de sept places pour se rendre dans un autre canton par exemple. L'entreprise Uber fonctionne cependant autrement. En effet, le prix exact n'est connu qu'à la fin de la course. Une fourchette de prix est cependant présentée au client. La question se pose dans le cas où un client Uber souhaite payer sa course en espèces. Il explique

que ce cas sera rare étant donné qu'un client Uber doit s'inscrire sur la plateforme et donner les informations de sa carte de crédit. L'utilisateur n'a donc pas l'obligation d'avoir de l'espèce sur lui pour régler une course. Cela constitue d'ailleurs l'avantage d'Uber. Il conclut en soulignant que **les chauffeurs Uber doivent accepter le règlement en espèces**. Cependant, au vu de la structure Uber, le règlement en espèces n'entrera jamais en ligne de compte puisqu'il y a un débit direct de la carte de crédit du client par l'application après la course.

La députée (S) aimerait avoir l'assurance que les chauffeurs Uber seront obligés d'accepter le règlement en espèces.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Un député (S) demande si un chauffeur Uber pourra donc être sanctionné par un policier si un contrôle est effectué.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (S) demande si la quittance électronique peut être transmise électroniquement à un client.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que cette transmission peut se faire par courrier électronique par exemple.

Article 24 al. 1 : Pas d'opposition – adopté

Article 24 al. 2 : Pas d'opposition – adopté

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 24 :

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 24 est accepté à l'unanimité.

Séance du 8 mars 2016

Un député (UDC) annonce avoir deux questions à poser au département. Il précise qu'il souhaiterait obtenir, non pas une réponse légale mais bien une réponse concrète, quant à la façon dont le département différencie un permis de taxi d'un permis de limousine. Il souligne que cette réponse pourra lui être fournie lors de prochaines séances. Le député (UDC) demande comment il est possible que des chauffeurs de limousines puissent exercer une activité de taxis par le biais d'Uber. Il rappelle que la différence majeure entre les deux permis réside dans le fait que l'examen de taxis comprend la topographie et la connaissance de la ville.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaiterait avoir des précisions quant à la deuxième question.

Le député (UDC) indique que certains chauffeurs pratiquent une activité de taxis alors qu'ils ne possèdent qu'un permis de limousine.

M. Patrick Baud-Lavigne demande au député (UDC) comment il définit, dans ce cadre, l'activité de taxis.

Le député (UDC) explique que l'activité de taxis consiste notamment en l'utilisation d'une bonbonne jaune ou bleue. Dans le texte actuel, il n'est pas permis d'avoir une activité de taxis avec un permis de limousine. Il aimerait savoir si le département a déjà constaté des transgressions à ce principe.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'activité d'un taxi comprend la prise de commande, l'utilisation d'un taximètre, d'un tachygraphe et des voies de bus notamment. Ces activités ne sont pas pratiquées par les chauffeurs Uber. En effet, l'activité de ces derniers se limite à réaliser des courses réservées à l'avance selon un montant maximum convenu. Les chauffeurs Uber n'ont pas un droit d'usage accru du domaine public.

Le député (UDC) constate, sur la base de cette réponse, que le département accepte et dissimule, sous une certaine forme, l'activité d'Uber à Genève.

Le Président annonce que cette déclaration a été entendue et rappelle aux députés que l'AGL leur a transmis un courrier. Dans ce courrier, l'association indique vouloir connaître les suites données à leurs propositions d'amendements. Le Président signale que la réponse à ce courrier invitera l'AGL à se référer au rapport de la commission, qui contiendra évidemment

des indications sur le suivi des amendements proposés. Il signale enfin qu'un grand article a été publié la veille dans la Tribune de Genève sur Uber ; des copies sont à disposition.

Le Président reprend les travaux sur le projet de loi avec l'examen de l'article 25 en annonçant des propositions d'amendements de Me Roulet et de l'AGL. Le Président constate que ces amendements ne sont pas repris par les députés.

Un député (S) annonce avoir une proposition d'amendement à l'alinéa 3 de l'article 25 comme suit : « *Le département **leur demande** en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.* ». Il souligne que cet élément avait déjà été discuté dans le cadre de la loi sur la restauration, le débit de boissons, l'hébergement et le divertissement.

M. Patrick Baud-Lavigne aimerait connaître l'intention du parti socialiste quant à cet amendement.

Le député (S) explique qu'il s'agit d'avoir une garantie supplémentaire quant au **respect des dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs** et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité.

Un député (PLR) estime que dès lors qu'une constatation quant au respect de ces dispositions est faite, l'obligation d'un engagement par écrit semble inutile. Il explique qu'il n'y a pas de moyens de savoir si ces dispositions seront vraiment respectées. Il s'agit avec cet amendement d'introduire un principe de précaution. Le parti socialiste préfère engager, par leur signature auprès du département, les exploitants d'entreprise à respecter ces dispositions.

Un autre député (S) souligne que ce principe de précaution peut être appliqué dans toutes les lois qui sont votées. La possibilité existera toujours qu'un exploitant ne respecte pas les dispositions discutées. Il estime que le principe de précaution devrait être appliqué par exemple, dans le cas où, manifestement et de façon indépendante d'un certain nombre de volontés, une pollution est constatée.

Un député (MCG) dit abonder dans ce sens. Il ne s'agit pas de voter un projet de loi sur le principe de la méfiance mais de faire confiance à un corps de métier et aux citoyens quant à l'application des dispositions du projet de loi. Les exceptions, en raison de malhonnêteté ou de maladresse, pourront toujours exister.

Le député (S) explique que le parti socialiste est particulièrement inquiet des conditions de travail des chauffeurs de taxis. Il est donc nécessaire que les exploitants s'engagent sur le sujet.

Un député (PLR) signale que la loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce doit être respectée de toute façon. Il est donc inutile de le rappeler dans le présent projet de loi. Il estime que cet ajout impliquerait qu'il y a des exceptions possibles à la loi sur le travail. Il souligne également que les abus aux dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail ne sont pas commis par des entreprises qui ont pignon sur rue. Il s'agit, en général, de faux indépendants faisant travailler des chauffeurs sans permis. Si le projet de loi, tel que présenté, permet de contrôler ce genre de situation. Il faut cependant que l'État ait les moyens d'agir. Il indique que l'amendement socialiste n'a pas de relation directe avec le sujet. En effet, il n'est pas ici question d'un mandat entre l'État et une entreprise, où il est alors judicieux d'imposer certaines conditions. Le député (PLR) estime qu'il faut examiner le projet de loi sur la base du droit du transport. Cet amendement va nécessiter de modifier le projet de loi à chaque changement dans la loi sur le travail.

Le Président indique qu'il ne sera pas nécessaire de modifier le projet de loi puisque l'amendement socialiste n'introduit que des injonctions générales. Le Président souligne que cet amendement n'ajoute pas non plus de charges supplémentaires aux tâches déjà effectuées par les entreprises de transports. Cependant, cette modification permet d'accroître la circulation d'informations sur l'intention de l'État à faire respecter au sein d'entreprises un peu moins scrupuleuses, les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité.

Une députée (S) souligne que l'amendement crée une obligation plus forte pour le département. En effet, le texte actuel laisse toute latitude au département de faire signer cet engagement. La question n'est donc pas d'une obligation supplémentaire imposée aux exploitants d'entreprise mais bien à l'État.

Le député (MCG) demande au département si l'amendement socialiste va augmenter le travail administratif au sein du département.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le Président souligne que l'évaluation précédant la décision de faire signer un engagement à un exploitant d'entreprise de transports ne sera alors plus nécessaire. Il s'agira donc d'un acte routinier.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le département applique le principe de confiance aux administrés puis exécute des contrôles. Si ces derniers ne sont pas satisfaisants, alors des mesures sont prises. La signature d'un engagement, tel que mentionné à l'alinéa 3, constitue une telle mesure.

La députée (S) souhaiterait savoir, en rapport avec l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 1 de l'article 25, quelle serait la responsabilité d'un exploitant d'entreprise de transports si un chauffeur indépendant affilié commet une faute. Selon l'amendement de Me Roulet, la mention de « *chauffeurs employés* » permet d'engager la responsabilité de l'entreprise de transports quant aux actes de ses chauffeurs. Elle aimerait savoir s'il est juridiquement possible qu'une entreprise de transports soit tenue responsable d'une faute commise par un chauffeur indépendant qui lui est affilié.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'alinéa 1 traite de la responsabilité du dirigeant de l'entreprise, par exemple lorsqu'une roue se détache d'un véhicule mal entretenu et provoque un accident. Si un chauffeur conduit en état d'ébriété, la responsabilité de l'entreprise n'est plus engagée. Cependant, il peut être attendu d'une entreprise qu'elle mette en place un règlement qui interdise la conduite après une consommation d'alcool.

La députée (S) aimerait connaître les critères qui permettent d'apprécier la responsabilité des chauffeurs et de l'entreprise dans ces différents cas.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, lorsqu'une faute est commise, la justice tranchera sur la responsabilité de chacun. Il indique avoir accès à des endroits sensibles de l'aéroport de Genève. Si, dans le cadre de ses fonctions, il accomplit un délit alors l'État sera tenu pour responsable. Ce délit ne peut, en effet, pas être considéré indépendamment des fonctions attribuées. A l'inverse, cet argument ne peut être utilisé s'il conduit son véhicule de fonction en état d'ébriété. Ce sont donc les circonstances qui vont déterminer la responsabilité. L'appréciation des responsabilités ne peut pas précéder l'événement.

La députée (S) demande si le statut des chauffeurs influence l'appréciation des responsabilités en cas de faute.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'un chauffeur indépendant mais affilié à une centrale d'ordres de courses n'est pas l'équivalent d'un chauffeur employé par une société de transport. Dans le premier cas, il n'est pas possible de rendre entièrement responsable la centrale d'ordres de courses en cas de délit. Dans le deuxième cas, un lien de subordination existe et la responsabilité de l'entreprise peut être plus facilement engagée.

La députée (S) demande s'il est possible qu'un chauffeur indépendant soit en relation d'une manière ou d'une autre avec un exploitant d'entreprise de taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et précise qu'un exploitant d'entreprise de taxis aura toujours une relation impliquant un lien de subordination avec les chauffeurs.

Un député (PDC) aimerait connaître les intentions de l'AGL avec l'amendement proposé à l'article 25. Il aimerait savoir si un chauffeur de limousine peut travailler pour plusieurs entreprises.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, lors de son audition, l'AGL avait exprimé ses craintes sur ce point. En effet, certains chauffeurs de limousines peuvent être employés par plusieurs sociétés. Ceci pour leur assurer un certain pourcentage de travail. L'AGL craignait que les dispositions du projet de loi introduisent une obligation de contrôler les heures de travail de ce type d'employé sur l'ensemble de leur activité. Cependant, il s'agit seulement pour chaque société de s'assurer, dans le cadre des missions qu'elle donne au chauffeur, du respect des dispositions liées à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail. Elle ne pourra donc pas faire travailler un chauffeur pendant 24 heures sans interruption mais ne devra pas vérifier qu'un chauffeur n'ait pas déjà travaillé 24 heures sans interruption avec un autre employeur avant de lui confier une mission.

Le député (PDC) demande s'il s'agit donc de la responsabilité du chauffeur.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et précise qu'un contrôle pourra être effectué sur la base du tachygraphe.

Le Président demande si l'amendement de l'AGL n'est pas pertinent.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cet amendement n'apporte rien de plus à ce qui est déjà prévu par le projet de loi.

Titre de la section 4 : Pas d'opposition – adopté.

Article 25 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 25 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 3 de l'article 25 :
 «³ *Les exploitants d'entreprise doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département **leur demande** en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.* »

Pour :	5	(1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre :	10	(1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstentions :	--	

L'amendement est **rejeté**.

Un autre député (PLR) propose de modifier l'alinéa 3 comme suit : « *Les exploitants d'entreprise **respectent** les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité* ».

Le Président constate que cet amendement ne suscite pas de remarque du département. Le Président estime que la formule originale « *doivent respecter* » clarifie l'idée de l'obligation.

Le député (PLR) explique que, dans ce cas, les entreprises sont plus incitées à respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité que la convention collective de travail mentionnée à l'alinéa 2. Il souligne que son amendement est purement formel et n'affaiblit pas la portée du texte.

Le Président concède qu'il n'y pas de différence objective entre la formulation des alinéas 2 et 3. Du point de vue du sens, le terme « *doivent respecter* » semble cependant plus adéquat. Le Président dit s'opposer à la modification du PLR.

Un député (S) explique que l'amendement socialiste n'ayant pas été suivi, alors le terme « *doivent respecter* » a d'autant plus sa raison d'être. Le rappel de la notion du devoir ne gêne donc pas dans ce contexte.

Une députée (S) annonce soutenir, à titre personnel, l'amendement du PLR.

Le Président met au vote l'amendement du PLR à l'alinéa 3 de l'article 25 :
«³ *Les exploitants d'entreprise **respectent** les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.* »

Pour : 12 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 (1 EàG)

Abstentions : 2 (2 PLR)

L'amendement est **accepté**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 25 :

Pour : 11 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 4 (1 EàG, 3 S)

L'article 25 est accepté, comme modifié.

Une autre députée (S) annonce vouloir reprendre l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 1 de l'article 26. Elle explique que la tenue d'un registre doit s'appliquer à tous les chauffeurs en lien avec des entreprises de transports et non se limiter aux employés de ces mêmes entreprises.

Le Président souligne que cet article ne doit effectivement pas s'appliquer à tous les employés d'une entreprise de transports, puisqu'ils ne sont pas tous chauffeurs.

M. Patrick Baud-Lavigne estime que la mention « *employés de l'entreprise* » devrait être maintenue. En effet, une centrale d'ordres de courses ou une entreprise de transports ne pourra pas récolter d'informations sur les chauffeurs indépendants. Il n'y a pas de raison permettant à une centrale de récupérer des données privées sur des chauffeurs indépendants. De plus, les informations jugées utiles peuvent être nombreuses. Celles-ci seront définies plus avant dans le règlement. Il explique qu'il est normal qu'une entreprise ait connaissance de ses employés mais pas de ses clients. Il rappelle que les chauffeurs indépendants sont bien des clients des centrales d'ordres de courses.

Une députée (S) rappelle les propos de M. Baud-Lavigne soulignant le fait que les exploitants d'entreprise ne travaillaient pas avec des chauffeurs indépendants. Elle constate cependant que selon la lettre b de l'article 4, un exploitant d'entreprise est : « *toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants* ; ». Elle explique que le registre pourrait permettre de déterminer quel chauffeur travaille avec quel entreprise ou diffuseur de courses. Elle demande pourquoi les chauffeurs indépendants n'apparaîtraient pas sur le registre.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que certains chauffeurs de taxis sont indépendants et ne travaillent avec personne. Il souligne que l'article 30 traite des diffuseurs de courses tandis que l'article 26 concerne lui les entreprises de transport. Une entreprise de transport possède des clients ou des employés. Ainsi, ces entreprises ne pourront pas avoir le même accès aux informations s'il s'agit de clients ou d'un employé. Selon l'article 30, d'autres informations pourraient être exigées d'un diffuseur de courses.

Un député (PLR) propose d'amender l'alinéa 1 de l'article 26 comme suit : « *b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise* ».

Une députée (S) annonce que son parti se rallie à la proposition du PLR.

Un député (PDC) demande s'il est possible que des indépendants utilisent les voitures d'une entreprise.

Le Président acquiesce et souligne qu'il s'agit de l'argument avancé par le département.

Un autre député (PLR) souligne que dans ce cas, la responsabilité du propriétaire de la voiture est engagée.

Le Président met au vote l'amendement PLR à la lettre b, alinéa 1 de l'article 26 :

b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Article 26 al. 1 : Adopté comme modifié.

Article 26 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 26 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Une députée (S) constate que l'alinéa 3 de l'article 26 a été repris d'une disposition présente dans la loi actuelle. Elle demande quelle est la pratique existante concernant cette disposition et souhaiterait connaître la fréquence du contrôle des registres effectué par le département.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit qu'un contrôle qui a lieu en général une fois par année. En fonction des problèmes relevés chez les entreprises, leur fréquence est adaptée.

Un autre député (PLR) demande si le registre contient des informations qui ne sont pas obligatoirement demandées à tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur. Si ce n'est pas le cas, il propose la modification suivante à l'alinéa 4 de l'article 26 : « *Le Conseil d'Etat définit les indications qui figurent dans le registre.* ».

M. Patrick Baud-Lavigne se dit en faveur de cette modification.

Un député (MCG) signale que ce registre contient des informations demandées spécifiquement par le département mais que l'exploitant est libre d'ajouter des informations supplémentaires. Ceci ne lui serait plus possible avec l'amendement PLR.

Le PLR propose de maintenir la version actuelle de l'alinéa, en supprimant la mention « *obligatoirement* » de manière à éviter une tautologie avec le terme « *doivent* » de la même phrase.

Le Président met au vote l'amendement PLR à l'alinéa 4 de l'article 26 :
⁴ *Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.*

Pour : 8 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 3 (3 S)

Abstentions : 4 (1 EàG, 3 MCG)

L'amendement est **accepté**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 26 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 26 est accepté, comme modifié, à l'unanimité.

Titre de la section 5 : Pas d'opposition – adopté.

Un député (S) demande si un chauffeur qui accepte une mission commençant et terminant dans le canton de Genève, doit posséder des plaques genevoises. Il souligne avoir eu des inquiétudes à ce sujet suite à la lecture de l'article sur Uber qui a été publié par la Tribune de Genève. Il cite alors les propos tenus par M. Salom au sujet de la légalité des activités d'Uber à Genève : « *Les procédures sont en cours et l'Etat a entretemps dit qu'Uber pouvait exercer ses activités sous ces conditions : fixer les prix à l'avance, être titulaire de l'examen genevois de chauffeur de limousine et être immatriculé à Genève.* ». Le député (S) souligne que M. Salom souligne plus loin : « *Aucun chauffeur utilisant Uber n'est immatriculé à l'étranger ! En revanche, il y a des plaques vaudoises et d'autres cantons. C'est parfaitement légal.* ». Il souligne que ces activités sont pourtant, selon sa compréhension du sujet, illégales. Il aimerait avoir le positionnement du département par rapport à ces éléments.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne qu'il y a une contradiction dans les propos tenus par M. Salom. Cependant, les éléments rappelés dans la première partie de la réponse sont corrects. Il explique que ces critères ne sont que partiellement remplis par l'entreprise Uber. En effet, **de nombreux chauffeurs Uber circulent avec des plaques vaudoises pour réaliser des missions commençant et terminant dans le canton de Genève.** Selon l'interprétation du département de la LMI, cette pratique n'est pas légale. Des sanctions ont donc été prononcées. L'entreprise Uber a recouru contre ces décisions. La chambre administrative doit à présent trancher. Il explique que l'article 27 ne va pas régler la question, c'est la LMI qui le fera. En effet, l'article 27 concerne, par exemple, une personne qui est sous suspension de sa carte professionnelle ou qui roule avec un véhicule non équipé pour le transport professionnel de personnes. Cet article ne concerne pas les caractéristiques de la course.

Le député (S) demande si, dans les exigences posées par le présent projet de loi, il n'y a pas d'obligation à avoir une immatriculation à Genève.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et souligne que, selon l'avis de droit de M. Auer, cette obligation ne peut pas être applicable en raison de la LMI. Le département n'est donc pas entré en matière sur cette question puisqu'elle dépend d'une décision judiciaire qui fera jurisprudence.

Une députée (S) fait référence à l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 3 de l'article 29 mentionnant que « *Le diffuseur de courses ne peut transmettre des courses qu'à une seule catégorie de voitures de transports, soit à des taxis ou soit à des VTC.* ». Elle explique vouloir discuter de cet amendement dans le cadre de l'article 27 puisqu'il concerne l'attribution des courses. Elle souhaiterait savoir comment le département pourra contrôler les dispositions de l'article 29 alinéa 3 tel qu'il est proposé actuellement par le projet de loi. Elle demande comment éviter une confusion entre les différents services offerts par un même diffuseur de courses.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cette disposition concerne le monopole de fait de la société Taxiphone dans le domaine des diffuseurs de courses. Ce monopole s'explique par la structure assez conséquente pour mettre en place un diffuseur de courses. La réception d'un appel d'un client puis l'organisation d'une course sont des procédures qui peuvent s'appliquer à une commande VTC et taxis de façon similaire. Il y a donc une mutualisation des moyens possibles. Cette disposition permet d'introduire une concurrence entre les diffuseurs, ce qui permet de réduire le prix de l'affiliation à un diffuseur.

Il indique que les chauffeurs affiliés à Taxiphone paient entre 700 à 800 francs par mois. Cette situation explique également les tarifs élevés qui sont pratiqués pour une course. Afin d'éviter la confusion entre des commandes de taxi et VTC, deux téléphones et deux appellations de services différents pourraient être mis en place dans une même centrale. Ceci pour éviter que le consommateur ne soit trompé. Si l'utilisateur souhaite se déplacer en taxi, ce qui implique l'utilisation des voies de bus notamment, un chauffeur de taxi doit venir le prendre en charge, non pas un chauffeur de VTC. Dans ce cadre, le contrôle est relativement facile. Une commande est effectuée et le service proposé devra correspondre à la demande. Dans le cas contraire, il y aura des sanctions. L'amendement de Me Roulet part du principe que le consommateur pourra toujours être dupé. Selon le département, un diffuseur de courses pourra avant tout mieux mutualiser ses moyens. Cette disposition permet donc de dynamiser un secteur qui est actuellement sous monopole.

La députée (S) conclut que les explications de M. Baud-Lavigne ont levé les craintes socialistes sur ce point.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 27 :

Pour : 15 (1EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 27 est accepté à l'unanimité.

Un député (PLR) propose un amendement à l'article 28 comme suit : « *Les diffuseurs de courses **respectent** les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité.* »

Un député (S) explique que les craintes de son parti sur les diffuseurs de courses sont les mêmes que celles qui ont été exprimées à l'examen de l'article 25 concernant les conditions de travail. Ainsi, il indique que le parti socialiste souhaite proposer l'amendement suivant : « *Le département **leur demande** en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.* »

Le Président met au vote l'amendement socialiste à l'article 28 :

*Les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département **leur demande** en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.*

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)

Contre : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Absentions : --

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'amendement PLR à l'article 28 :

*Les diffuseurs de courses **respectent** les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.*

Pour : 13 (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 1 1 (1 EàG)

Absentions : 1 (1Ve)

L'amendement est **accepté**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 28 :

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)

L'article 28 tel que modifié est accepté.

Le Président annonce des propositions d'amendements de Me Roulet, de l'AGL et de la FéGAPH à article 29.

Une députée (S) indique que le parti socialiste adhère aux dispositions présentées à l'alinéa 2 de l'article 29 mais se pose la question des petits diffuseurs de courses qui ne sont pas en mesure de couvrir la totalité du territoire. Elle demande si ce genre de petites structures existe. Le cas échéant, le parti socialiste souhaite proposer un nouvel alinéa 3 comme suit : « ***Si le diffuseur de courses n'est pas en mesure de traiter la demande de course, il la transfère à un autre diffuseur*** ». Un client sera donc directement réorienté.

M. Patrick Baud-Lavigne constate que l'alinéa 2 de l'article 29, tel que présenté, n'incite pas les petites entreprises à se lancer dans l'activité de diffuseur de courses. Il signale avoir un amendement à proposer : « ***Le diffuseur de courses de taxis contribue avec l'ensemble des autres diffuseurs de courses à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.*** »

Un député (PLR) souligne que c'est la disponibilité de taxis, tout au long de l'année, qui est problématique non pas la couverture du territoire genevois. Ainsi, le PLR se rallie à la proposition de M. Baud-Lavigne, qui a l'avantage de ne pas alourdir le texte d'un nouvel amendement.

Un député (MCG) annonce que son parti souscrit également à la proposition du département et souligne qu'il est effectivement problématique d'imposer une couverture de l'ensemble du territoire genevois et 365 jours par an à tous les diffuseurs de courses. Selon la proposition du département, il n'y a plus d'obligations imposées aux diffuseurs.

Le Président demande au département si sa proposition d'amendement élimine toute obligation imposée à quiconque. En effet, chaque diffuseur pourra argumenter qu'il contribue à la disponibilité générale des taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il n'y a plus d'obligation découlant de l'amendement proposé. L'alinéa 2 de l'article 29 sans modifications peut sembler excessive mais reste d'un caractère symbolique. Il s'agit de préciser l'intention de la loi, qui est d'assurer une disponibilité des taxis sur tout le territoire genevois, chaque jour de l'année.

Le Président souligne qu'il s'agit pourtant du chapitre du projet de loi qui concerne les obligations générales.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Un député (S) explique que le parti socialiste est inquiet quant à l'application de cette disposition. Il semble normal de pouvoir commander un taxi toute l'année, depuis n'importe quelle localisation sur le territoire genevois. Il estime qu'une simple intention ne va pas inciter les chauffeurs à se déplacer pour prendre en charge un client hors du centre de la ville.

Le Président estime que, s'il s'agit d'une intention, alors celle-ci devrait être précisée dans les buts de la loi et non pas au chapitre des obligations.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que cette intention est effectivement précisée à l'article 1.

Une députée (S) demande comment il est possible de vérifier une contribution à un élément si celui-ci n'est pas contrôlable. Il est en effet question d'assurer un service de taxis en toute heure et tout lieu alors que la disponibilité d'un tel service ne peut être garantie. L'amendement du département démontre cette contradiction. Elle rappelle que c'était un des points abordés par la motion socialiste M2284. En effet, celle-ci proposait la constitution d'un fond permettant d'assurer une partie des surcoûts liés à la prise en charge de client dans des lieux éloignés par exemple. L'amendement socialiste introduit une obligation pour régler, au moins partiellement, le problème. Si un diffuseur de courses n'est pas en mesure de répondre à la demande du client, alors il y a transfert vers un autre diffuseur de courses. Ceci implique une certaine collaboration pour assurer un service de taxis en tout heure et tout lieu. L'amendement du département ne propose aucune alternative au client, contrairement au parti socialiste.

Un autre député (PLR) indique que la contribution mentionnée dans l'amendement du département devrait faire référence à une action précise.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, d'une manière générale, il y a une certaine volonté dans la loi pour qu'un service de taxis soit disponible sur l'intégralité du canton notamment en établissant une même tarification dans l'ensemble du canton. C'est également pour cela que le nombre des taxis est augmenté. Il y aura ensuite un équilibre entre l'offre et la demande. Les personnes qui estiment que les revenus des chauffeurs ont baissé, éviteront donc de refuser des missions en raison de son éloignement du centre ou de la météo par exemple. De la même manière, l'offre au niveau des diffuseurs de courses pourra se diversifier ce qui permet de fluidifier un marché qui est monopolistique et sclérosé.

Il souligne qu'il ne s'agit pas de réaliser un maillage du territoire comme pour les pompiers, où chaque véhicule de secours de personnes doit se trouver à moins de vingt minutes. Il s'agit d'une notion de service et l'idée de contribution est liée à l'activité des centrales. Il s'agit donc effectivement d'une intention et pas d'une obligation. A contrario, le terme « *assurer* » mentionné dans l'alinéa 2 peut être maintenu. Ceci implique cependant que les diffuseurs de courses collaborent pour garantir un service de taxis 24 heures sur 24 heures, sur l'entier du territoire. Ceci est une contrainte difficile à imposer à une profession composée d'une majorité d'indépendants. En effet, ces derniers ne peuvent pas être forcés à travailler s'ils ne le souhaitent pas.

Une députée (S) indique vouloir modifier la proposition d'amendement socialiste à l'alinéa 3 nouveau de l'article 29 de manière à spécifier une obligation de transfert dans le cas où le traitement de la demande s'effectue dans un délai peu raisonnable. Elle cite l'amendement ainsi modifié : « ***Si le diffuseur de courses n'est pas en mesure de traiter la demande de course dans un délai raisonnable, il la transfert à un autre diffuseur*** ».

Un député (PLR) propose une autre formulation à l'amendement du département : « ***Les diffuseurs de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.*** ».

Le Président constate que le département se rallie à cette proposition.

Un député (S) annonce que le parti socialiste souhaite modifier cette proposition comme suit : « ***Les diffuseurs de courses de taxis assurent, ensemble, la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève*** ».

de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. ».

Le Président met au vote l'amendement du parti socialiste à l'alinéa 2, article 29 :

«² Les diffuseurs de courses de taxis assurent, ensemble, la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. ».

Pour : 7 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR)

Contre : 8 (3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Absentions : --

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'amendement PLR à l'alinéa 2, article 29 :

«² Les diffuseurs de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. ».

Pour : 9 (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 6 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC)

Absentions : --

L'amendement est **accepté**.

Un député (PLR) demande si l'amendement à l'alinéa 3 du parti socialiste devrait être maintenu à la lumière de la modification qui a été effectuée à l'alinéa 2.

Une députée (S) souligne que l'amendement voté à l'alinéa 2 n'a pas d'effet concret. Ceci revient maintenir la situation actuelle alors qu'elle n'est pas satisfaisante. L'amendement à l'alinéa 3 permet de concrétiser l'intention décrite à l'alinéa 2.

Le Président constate que l'amendement à l'alinéa 3 permet de matérialiser les modifications proposées à l'alinéa 2. Le Président demande si l'amendement socialiste ne pourrait pas être intégré à la suite de l'alinéa 2 modifié, puisque celui-ci matérialise la collaboration exigée entre les diffuseurs de courses.

Un autre députée (S) explique que le parti socialiste souscrit à cette proposition. Il faudra cependant modifier l'amendement de manière à ajouter le terme «*et* » pour lier l'amendement à l'alinéa 2.

Un député (MCG) explique qu'il s'agit ici de réguler la manière de travailler d'une profession. Ceci semble hors de portée de la loi.

Un député (PLR) abonde dans ce sens et explique qu'il y a une différence à faire entre le but et les moyens. Il est question de spécifier des buts à atteindre, non pas les moyens pour les atteindre. Ceux-ci devraient être choisis par les chauffeurs. Il s'agit d'un des principes du libéralisme.

Un député (S) explique qu'il s'agit d'être concret et de spécifier les moyens pour atteindre le but fixé dans la loi. Sans cela, aucune sanction ne sera appliquée ni aucune modification constatée. Sans cet amendement, des clients pourront se trouver sans taxis disponibles.

Un député (PLR) explique qu'une loi pose des principes généraux. Cet amendement spécifie aux diffuseurs de courses la manière dont ils devront travailler. Il ne s'agit pas de donner d'autres tâches à effectuer aux diffuseurs de course. Les lois ne doivent pas être concrètes mais générales et abstraites.

Le Président explique que cet amendement matérialise une situation très générale. De plus, l'accent est mis sur le service au client. Celui-là n'aura pas besoin de téléphoner à chaque diffuseur de courses pour savoir s'il peut répondre à sa demande. Le Président note qu'avec cet amendement, il pourrait arriver que tous les diffuseurs refusent une même course les uns après les autres. Dans ce cas, il faudrait spécifier au niveau du règlement, quelques éléments qui déterminent le cadre d'une collaboration entre les diffuseurs de courses. Le Président dit avoir constaté que les députés présents semblent souhaiter cette collaboration pour assurer la disponibilité d'un service de taxis sur l'entier du territoire genevois et à toute heure.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il faut une base légale pour intervenir dans le règlement de cette manière et propose la formulation suivante : « *Le département peut fixer les modalités de la concertation.* »

Un député (PLR) propose la formulation suivante : « *le département peut fixer les modalités de coordination nécessaires.* »

M. Patrick Baud-Lavigne retient la formule proposée par le PLR.

Une députée (S) explique que le parti socialiste propose un sous-amendement comme suit : « *le département fixe les modalités de coordination nécessaires* ».

Le député (PLR) explique reprendre la proposition du parti socialiste.

Le Président met au vote l'amendement PLR à l'alinéa 2, article 29 :

«² *Les diffuseurs de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. **Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.*** »

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Un député (S) indique que le parti socialiste est sensible à l'égalité notamment en termes d'offre de véhicules de transports pour les personnes en situation de handicap et propose de reprendre la proposition de la FéGAPH pour un nouvel alinéa 3 comme suit : « *Le diffuseur de courses garantit aux clients en situation de handicap l'égal accès aux services qu'il propose, notamment en termes de système de commande ou de réservation, de prix.* ».

Un député (PDC) dit être en faveur de cet amendement mais demande s'il faut préciser ces éléments spécifiquement pour les personnes en situation de handicap.

Un député (PLR) constate qu'une fois de plus, la proposition de la FéGAPH est une tautologie par rapport à ce que prévoit la constitution. Ce type de précisions, se fondant sur la constitution, pourrait être proposé dans toutes les lois cantonales. Cet ajout est donc inutile et ne change rien.

Le député (S) constate que lorsqu'il s'agit de situer une problématique, que ce soit les conditions de travail ou l'offre de transports à des personnes en situation de handicap, la constitution ou d'autres textes de lois sont invoqués. Il indique qu'il est justement important, sur ces problématiques, de rappeler certains éléments dans le projet de loi.

Un député (MCG) estime que le parti socialiste a raison. Des précisions doivent être apportées quant à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Il abonde cependant avec la remarque de son collègue PDC quant au problème de formulation de l'amendement. Un diffuseur de courses a effectivement l'obligation de répondre à une demande provenant d'une

personne en situation de handicap, mais le terme « *égalité* », tel qu'il est mentionné dans l'amendement de la FÉGAPH, est problématique.

Un député (S) explique que le PLR approuve le contenu des propositions du parti socialiste mais demande s'il est nécessaire de se focaliser sur un aspect en particulier. En effet, la déclaration des droits de l'Homme comprend le droit des femmes, le droit des noirs, des enfants etc. Cette universalité touche tout le monde.

Un député (PLR) dit comprendre qu'il s'agit de mettre l'accent dans un domaine qui pourrait potentiellement être problématique, mais il faut également garder l'universalité de la loi.

Un député (UDC) demande la raison pour laquelle un client, en situation de handicap léger, devrait annoncer son handicap lors de la commande d'une course.

Une députée (S) propose au MCG de supprimer le terme « *égalité* » pour simplifier et répond au député (UDC) que l'amendement proposé constitue une injonction aux diffuseurs de courses. Ainsi, les clients ne sont pas obligés de spécifier leur handicap.

Le député (UDC) rappelle que lorsqu'un chauffeur refuse la prise en charge d'une personne en situation de handicap, il s'agit d'un refus de course.

La députée (S) explique qu'un cas de figure précis a été envisagé lors de la rédaction de cet amendement. Il s'agit d'une personne aveugle, dont la prise en charge nécessite quelques précautions supplémentaires de la part du chauffeur, mais qui ne trouve pas de diffuseurs de courses pour répondre à sa demande. Elle rapporte que, lors de son retour de vacances, trois taxis ont refusé d'effectuer la course demandée. Ceci parce qu'elle était accompagnée de sa petite fille, n'avait pas de francs suisses et était chargée d'une poussette et de bagages.

Le Président demande si, dans l'amendement socialiste, il ne faudrait pas maintenir le terme « *égalité* » à propos du prix de la course car sinon la formulation est problématique.

La députée (S) explique que son parti étudie cette proposition.

Un député (PLR) remarque que ce débat est intéressant. Il faudrait se poser la question des prérogatives du Grand Conseil plus souvent. Une loi ne doit effectivement pas tout contenir. Il dit être sensible aux problématiques soulevées par le parti socialiste mais souligne que celles-ci sortent du cadre de la loi. Or le Grand Conseil doit justement s'occuper de ce cadre. Le Conseil d'État est là pour l'exécution et le contrôle. En cas de problèmes, le Grand Conseil peut intervenir. Ce sont-là les différentes prérogatives du Conseil d'État et du Grand Conseil.

Si, dans le cas des taxis, il y a un problème. La question est donc de savoir si le Conseil d'État se préoccupe bien de savoir si ça fonctionne. Une personne aveugle, qui n'est pas prise en charge par un taxi, ce n'est pas admissible. Il souligne ne pas vouloir apporter de solution mais souhaite recadrer les prérogatives de chacun. Si le travail d'exécution est lacunaire alors la possibilité existe d'introduire des aspects réglementaires dans la loi.

Un député (MCG) estime que la notion d'égalité pour les personnes en situation de handicap, déjà présentes dans la constitution, devrait être précisée encore une fois dans le présent projet de loi. En effet, le service de taxis est un service public. Celui-ci peut être utilisé par des personnes étrangères. Dans ce contexte, il n'est pas inutile de rappeler ces différentes notions. Selon le handicap, une personne pourrait nécessiter une adaptation du service de taxis. Il s'agit alors de la responsabilité du diffuseur de courses. Celui-ci doit spécifier au chauffeur la conduite à tenir lors de la prise en charge. C'est un élément important qui doit être mentionné.

Un député (PLR) donne à propos du récit du retour des vacances de sa collègue socialiste, l'exemple d'un noir essayant un refus de course. Il s'agit là aussi d'une discrimination. Il souligne que l'exemple donné son autre collègue socialiste ne fait d'ailleurs pas référence à des personnes en situation de handicap. »

Un député (S) souligne que l'exemple donné par sa collègue ne fait d'ailleurs pas référence à des personnes en situation de handicap. Il estime que le nombre de situations qui peuvent générer un refus est conséquent, il s'agit ainsi de rester avec ce projet de loi dans des considérations universelles. La loi doit simplement permettre dans ce sens de sanctionner toute discrimination.

Un autre député (PLR) dit comprendre les propos de son collègue mais que d'un point de vue pratique, l'origine ethnique n'a rien à voir avec la question du handicap. Il estime que la notion de garantie proposée dans l'amendement

de la FÉGAPH va trop loin. Il propose la formulation suivante : « *Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose.* ».

Un député (S) annonce que le parti socialiste se rallie à la proposition PLR.

Un député (MCG) signale que la question du terme « *égalité* » se représentera à l'article 31.

Le Président met au vote l'amendement PLR pour un nouvel alinéa 3 à l'article 29 :

«³ *Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose.* »

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Article 29 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Article 29 al. 4 (anc. 3) : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 29 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 29 est accepté à l'unanimité.

Séance du 15 mars 2016

Le Président annonce que les travaux sur les PL 11709 et 11710 reprennent avec l'examen de l'article 31 et ajoute que Me Roulet a proposé un amendement à cet article. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre cet amendement.

Article 30 al. 1, phrase introductive : Pas d'opposition – adopté.

Article 30 al. 1, lettre a : Pas d'opposition – adopté

Article 30 al. 1, lettre b : Pas d'opposition – adopté

Article 30 al. 2 : Pas d'opposition – adopté

Article 30 al. 3 : Pas d'opposition – adopté

Article 30 al. 4 : Pas d'opposition – adopté

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 30 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 30 est adopté, à l'unanimité.

M. Patrick Baud-Lavigne prend la parole pour faire un point de situation sur la question de Genève-Aéroport, en vue de l'art. 31. Actuellement, **la prise en charge de passagers à l'aéroport est souvent chaotique**. Il explique que son propos portera principalement sur l'accès au service de taxis pour les voyageurs qui arrivent à l'aéroport. Ceux-ci se dirigent vers le bock des taxis, qui est une zone uniquement dédiée aux chauffeurs de taxis jaunes.

Il indique qu'aujourd'hui **beaucoup de refus de courses** sont constatés, pour de multiples raisons, notamment la présence d'animaux, de bagages, ou encore un manque d'espèces. Le premier contact pour les voyageurs à Genève n'est souvent pas le meilleur. Une des propositions pour contrecarrer ce problème est l'installation d'un système de vidéosurveillance assorti à la présence d'un agent de sécurité. Il souligne que la situation s'est un peu améliorée suite à l'installation de ce dispositif. Cependant, l'agent de sécurité ne peut pas être présent 24 heures sur 24 heures sur place. De plus, ce dernier n'a pas de moyens de sanctions. La situation n'est donc pas idéale alors que les frais du dispositif facturés à l'aéroport de Genève se montent à 352'000 francs pour l'année 2015. La réflexion du département, qui s'est faite en concertation avec les milieux professionnels, a été de constater que certains chauffeurs ne respectent pas les règles, sans qu'il soit possible de leur imposer des sanctions, par exemple l'interdiction d'accès au bock. Par ailleurs, lorsque le bock est plein, certains taxis forment une colonne qui limite la circulation, notamment du bus 10. De ce fait, la proposition du département a été de mettre une barrière à l'entrée et à la sortie du bock. Les chauffeurs qui ne respectent pas les dispositions de la loi pourront donc voir leur badge annulé. Il y aurait alors une

interdiction d'accès spécifiquement lié à l'aéroport de Genève parce que cette infrastructure est critique en termes d'accueil et de transport notamment.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le financement du dispositif, qui comprend des badges pour tous les taxis et la mise en place de barrières se fera par le prélèvement d'une taxe. De plus, la surveillance de la zone par un agent de sécurité continuera d'être financée par l'aéroport de Genève. Celui-ci pourra dénoncer les cas litigieux constatés au SCOM ou à l'administration de l'aéroport de Genève.

Il signale que chaque taxi devra donc s'acquitter **d'un droit de passage pour entrer dans le bock des taxis**. Cette taxe pourra cependant être répercutée sur le montant de la course du client, de façon à ne pas pénaliser les chauffeurs. Le montant de la taxe sera calculé sur la base de l'ensemble des mouvements des taxis sur une année et sur le coût réel de l'infrastructure. Ce coût comprend les frais liés à la surveillance, l'infrastructure et la maintenance de cette dernière. Le droit de passage sera donc le coût réel divisé par le nombre de mouvements des taxis sur une année. De cette manière, un contrôle efficace des chauffeurs ne respectant pas la loi pourra être effectué. Ceci de manière à augmenter la qualité de service et contribuer à la pacification de la zone.

La situation des VTC restera semblable. Ces derniers n'auront donc pas accès au bock des taxis, mais utiliseront les zones, plus éloignées, qui leur sont dédiées. Le voyageur qui arrive à l'aéroport verra donc d'abord des taxis, de manière à conserver une primauté des taxis face aux VTC. Si un voyageur a commandé un VTC, alors celui-ci devra s'éloigner un peu pour être pris en charge. Il précise qu'il faut laisser le choix à l'aéroport de réguler cette zone par exemple de la même manière que le bock des taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que ce système a fait l'objet de discussions avec les milieux professionnels mais qu'il ne connaît pas le pourcentage de chauffeurs qui le plébiscite. Il conclut en indiquant que ce système représente la meilleure solution pour pacifier la plateforme de l'aéroport.

Un député (MCG) demande si la carte d'accès à l'aéroport sera optionnelle ou obligatoire.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'il s'agit d'un droit que le chauffeur pourra choisir d'exercer.

Le député (MCG) demande si les chauffeurs de taxis pourraient créer une zone de prise en charge en dehors du bock, parce qu'ils ne souhaitent pas payer de taxe supplémentaire.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et précise que la taxe sera répercutée sur le prix de la course. Le chauffeur n'aura donc pas à s'acquitter de taxe supplémentaire. Il ajoute que le client cherche en général un taxi qui soit le plus proche possible, donc au bock des taxis. Il répète que l'idée n'est pas d'imposer une taxe supplémentaire aux taxis étant donné que c'est l'usager qui devra s'acquitter de la taxe.

Le député (MCG) souhaite savoir quels sont les moyens utilisés pour établir des sanctions et s'il s'agit de dénonciation ou de réclamation par exemple.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il faut une proportionnalité dans les sanctions. Un différend entre un chauffeur et son client ne résulte pas toujours d'une faute commise par un chauffeur. À l'avenir, les clients pourront toujours déposer une plainte mais l'objectif est qu'un agent soit là pour guider les voyageurs souhaitant emprunter un taxi. Cette personne aura alors l'occasion d'être témoin d'éventuels problèmes et de faire remonter les informations auprès du SCOM. Cependant, les agents de l'aéroport n'auront pas de moyens directs de sanction. L'idée sous-jacente est que l'aéroport adopte un règlement contenant une grille de sanctions. Ce règlement devra être validé par le Conseil d'État. En fonction de la gravité et de la fréquence de la faute commise, les sanctions pourront être adaptées. Il pourra par exemple s'agir d'un avertissement, puis d'une interdiction d'accès à l'aéroport pour des périodes plus ou moins longues.

Un député (PLR) signale que l'aéroport est un point névralgique du canton. Il s'agit de sa carte de visite. Les chauffeurs peuvent d'ailleurs, à partir de l'aéroport, accomplir des courses qui sont très rémunératrices. Il constate que la loi met en place une série de mesures coercitives et rappelle que la LTSP, qui n'a pas jamais été mise en vigueur, prévoyait des mesures incitatives. En effet, les chauffeurs qui faisaient des missions à partir de l'aéroport pouvaient appliquer une taxe de prise en charge supérieure. Un certain montant de course était donc assuré aux chauffeurs. Ceci incite à ne pas refuser de course. Il demande si ce type de réflexions avait été envisagé par le département.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et souligne que beaucoup d'aéroports pratiquent ce système. Effectivement un chauffeur qui attend une course longtemps dans le bock pour ensuite devoir déposer un client à proximité avant

de rejoindre une nouvelle fois la file d'attente, ne rentabilise pas son temps. Il rappelle que les chauffeurs ne peuvent cependant pas choisir leurs courses. Une proposition allant dans le sens de l'établissement d'un prix plancher au départ de l'aéroport a déjà été invalidée par la COMCO, en raison de la création d'un effet de distorsion de concurrence. Les taxis devraient en effet pratiquer des prix plus élevés, ce qui pourraient alors favoriser les VTC. Les clients pourraient alors privilégier ces derniers. Il conclut que la situation des chauffeurs de taxis ne se serait donc pas améliorée puisque le temps d'attente resterait élevé en raison de courses très aléatoires.

Le député (PLR) trouve qu'il est dommage d'établir des séries de mesures coercitives. Il souligne que les taxis sont plus visibles que les VTC. De plus, un client qui souhaite utiliser un VTC doit encore savoir où se trouvent ces véhicules et être au courant qu'une commande préalable est nécessaire. Pour les longs trajets, un montant de prise en charge de 25 francs n'aurait que peu d'influence.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que le département a partagé les réflexions du député.

Une députée (S) demande si le montant de 352'000 francs couvre les frais générés par une personne qui travaille 24 heures sur 24 heures.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et indique que, selon ses souvenirs, la plage horaire de surveillance commence à 10h00 et se termine à 21h00. Plusieurs personnes assurent cette surveillance. Cet exercice est cher et peu probant dans la réalité. Il explique que l'aéroport avait lancé un appel d'offres pour employer des personnes selon des contrats à durée limitée à certaines périodes, notamment en hiver et en été. Ces contrats sont chers car saisonniers. La durée de ces contrats s'est prolongée par la suite. Actuellement, l'aéroport cherche à internaliser ces ressources de manière à réduire les coûts.

La députée (S) demande s'il est prévu qu'un agent de sécurité soit présent 24 heures sur 24 heures.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et souligne que les heures d'ouverture de l'aéroport se font sur une période limitée.

La députée (S) souligne que sa propre expérience de refus de courses s'est déroulée en présence de l'agent de sécurité. Sa présence ne règle donc pas tout. Elle souhaite connaître la manière dont procèdent ces agents pour signaler une

infraction et demande s'il s'agit de relever les plaques pour que le chauffeur soit sanctionné.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'agent de sécurité ne peut pas obliger un chauffeur à prendre en charge un client. Il peut cependant relever les plaques pour le dénoncer au SCOM. Ce service va ensuite rendre une décision, contre laquelle un recours sera déposé auprès du tribunal administratif, qui va ensuite trancher dans une ou deux années et de façon à réduire les sanctions imposées. Le SCOM peut également instruire auprès de l'aéroport. Celui-ci peut prendre la décision d'interdire l'accès au bock. De plus, il mentionne qu'après une phase d'apprentissage, le département espère que les chauffeurs prendront conscience du fait que les sanctions sont immédiates. Ce même mécanisme pourrait être appliqué à la place de Cornavin.

La députée (S) estime que le problème réside dans le fait que la sanction est basée uniquement sur les dénonciations faites par l'agent de sécurité. C'est ainsi faire porter à cette personne l'entier du système. Or l'aspect répressif doit être efficace pour qu'il y ait un véritable apprentissage.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle qu'un client peut faire une réclamation auprès de l'aéroport de Genève, auprès de la compagnie de taxis ou auprès du SCOM. De plus, beaucoup de clients écrivent directement au département pour se plaindre. Il souligne ensuite que la profession de taxis est une profession de service. Le fait que la force de coercition est inexistante n'aide pas. Cependant, la présence prolongée d'un agent de sécurité durant toute la durée d'ouverture de l'aéroport va améliorer la situation.

La députée (S) demande où se situe le lieu réservé aux VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que l'aéroport est souvent en travaux et que cette configuration pourra être modifiée. Il indique que le bock de taxis se situe au niveau des arrivées. La première colonne est constituée par les taxis, ensuite, il y a un parking-minute pour les usagers. Plus loin, se situe l'entrée du bock. La zone dédiée aux VTC est située après cette entrée, là où les cars se parquent.

Un autre députée (S) se dit perplexe et demande si le mécanisme présenté par le département est utilisé ailleurs.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et précise que, dans ce cas et notamment à Barcelone, il s'agit essentiellement de fluidifier l'accès. Quand le bock se libère au terminal, alors des chauffeurs, stationnant dans une zone de délestage,

sont appelés. L'accès à l'aéroport de Genève étant en entonnoir, un parking de délestage ne peut être mise en place que difficilement. Il faudrait d'abord régler des questions logistiques.

Le député (S) souligne que les usagers des taxis se plaignent de la qualité du service mais aussi du prix. Or la taxe liée à l'aménagement du bock sera reportée sur les clients. Un trajet depuis et en direction de l'aéroport de Genève sera donc plus cher. Il souligne que, selon le montant de la taxe, certaines personnes pourraient être tentées d'aller un peu en dehors de ces zones pour faire de la dépose ou de la prise en charge sauvage.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'il n'y aura pas de taxe sur les trajets en direction de l'aéroport. Il s'agit uniquement des courses en partance de l'aéroport. L'idée est de considérer le nombre de taxis transitant par l'aéroport et le coût de l'infrastructure. Le montant de la taxe avoisinerait quelques dizaines de centimes ou un à deux francs. Il ne s'agit pas d'augmenter la course de plusieurs dizaines de francs. Il souligne que le système peut être financé par les chauffeurs, par les clients, selon le principe de l'utilisateur-payeur, par l'État ou encore par l'aéroport. Dans ce dernier cas, l'État devrait participer à hauteur de 50% puisque l'aéroport reverse 50% de ses bénéfices à l'État.

Il rappelle qu'il s'agit ici de réguler une activité privée. Ainsi, l'état ne devrait pas avoir à payer pour réguler la gestion du bock des taxis. Par élimination, la solution de l'utilisateur-payeur a été retenue. Il signale que l'aéroport ne fera pas de bénéfice sur ce dispositif. Ainsi, la taxe sera calculée sur le coût réel des infrastructures. Une amélioration technologique ou une augmentation du nombre de taxis devra faire baisser le montant de cette taxe.

Le député (S) constate que l'aéroport devra gérer la mise en place de la taxe et demande si une commission pour contrôler qu'une certaine transparence est maintenue de manière à garantir que l'aéroport ne fasse pas de bénéfices sur ce dispositif. Ceci est important pour les taxis puisqu'ils pourraient avoir l'impression de payer pour un système qui ne les satisfait pas.

M. Patrick Baud-Lavigne répète que **les taxis ne devront pas payer de taxe supplémentaire**. Ils n'auraient donc pas à se plaindre à moins de dire qu'ils sont désavantagés par rapport aux VTC puisque ceux-ci ne doivent pas répercuter cette taxe sur le montant de leur course. Il précise également que le prix de la taxe sera fixé dans le règlement, qui sera ensuite validé par le Conseil d'État. Il rappelle que l'aéroport de Genève a des représentants politiques dans son conseil d'administration. Il explique que la justification de la taxe peut être

publiée notamment en listant le prix des badges, les frais liés à la gestion des barrières et les salaires nécessaires. Il indique ne pas voir de problème à spécifier ces différents points.

Un député (PDC) estime que la situation de l'aéroport est inadmissible et demande si le projet de loi permettrait de supprimer les comportements menant au refus de courses à cause de bagages ou d'animaux par exemple. Il explique que le système mis en place pour contrôler et réguler ces comportements sera finalement payé par les clients, ce qui est choquant. Il demande si le comportement des chauffeurs ne devrait pas, à l'avenir, changer également.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la menace doit d'abord être crédible, contrairement à la situation actuelle. Sans barrière, les taxis vont et viennent et ne respectent pas la loi. Il indique que la loi actuelle demande déjà aux chauffeurs d'être courtois et d'accepter les clients avec des bagages, des enfants, des poussettes ou des animaux. Cependant, le personnel des taxis ne va pas changer à l'introduction de la nouvelle loi. Un système doit donc être mis en place pour changer la donne de manière fondamentale. Ce système est celui qui a été présenté aujourd'hui. Il constitue la façon la plus simple et efficace de régler la situation. Un chauffeur de taxis qui ne respecte pas la loi n'aura simplement plus d'accès au bock.

Il explique qu'il y a un vrai besoin de pacification à l'aéroport. Notamment en raison de mouvements de grèves spontanés et de déprédations des véhicules soupçonnés d'appartenir à des chauffeurs Uber. Il indique que ces comportements pourront toujours être dénoncés mais que les sanctions seront souvent réduites, bien plus tard, par la chambre administrative. Il faut donc changer de paradigme fondamentalement et pacifier la situation à l'aéroport.

Un commissaire (PDC) rappelle que les taxis participent du service public et devraient donc se comporter comme tel. Dans ce cadre, la compétition aurait un avantage.

M. Baud-Lavigne indique que le département a choisi d'instaurer un système basé sur le principe de l'utilisateur-payeur. Cependant, la possibilité existe également de reporter le paiement de la taxe sur les chauffeurs. Ce système n'est cependant pas gratuit.

Un autre député (S) rappelle que, lors des auditions, il a été mentionné que les clients peuvent choisir leur taxi dans une file. Il demande si ce sera le cas également avec la mise en place de ce système.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'en principe un client a le droit de choisir son taxi. Dans la pratique, ce n'est pas souvent le cas. Du point de vue de l'usage et la tradition, ceci peut se comprendre notamment parce qu'un chauffeur, qui n'a attendu que depuis quelques minutes avant de prendre en charge des clients, ne pourra pas demander à l'ensemble de ses collègues de manœuvrer pour qu'il puisse faire la course. Sur ce point, peu de changements sont donc à attendre. Il explique que cette pratique a également des raisons logistiques. Il semble normal de choisir les taxis au fur et à mesure de leur progression dans la file. Si d'aventure un client ayant des bagages et des poussettes ne choisit pas le premier taxi à cause de sa petite taille, alors le chauffeur ne pourra pas s'en offusquer. Il s'agit avant tout d'une question de bonne entente entre les taxis situés en tête de file.

Le député (S) demande s'il est possible de modifier la lettre a, alinéa 2 de l'article 31 comme suit : « *définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), **garantissant le libre-choix du véhicule** et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance ;* »

M. Patrick Baud-Lavigne estime que cette proposition est difficile à implémenter en raison de la configuration des lieux. Les taxis sont stationnés en colonne, l'un derrière l'autre.

Le député (S) demande si les dénonciations doivent être adressées au SCOM ou à l'aéroport de Genève.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que ces deux entités sont aptes à recevoir ces dénonciations. Une pancarte pourrait être mise en place pour informer les clients qu'une dénonciation est possible. Un numéro de téléphone ou une adresse de contact pourrait alors y être spécifié.

Le député (S) estime qu'il s'agit d'une bonne idée.

M. Patrick Baud-Lavigne donne l'exemple d'un des vice-présidents du parlement européen qui a eu une altercation avec un taxi. Sa plainte a été transmise à la Mission suisse, puis au département pour ensuite être transférée au SCOM. Toute plainte est investiguée. Cependant, la faute n'est pas toujours commise par le chauffeur.

Le député (S) annonce reprendre l'amendement de la FéGAPH en introduisant une nouvelle lettre c à l'alinéa 2 : « *prendre les mesures nécessaires pour*

garantir aux voyageurs en situation de handicap l'égal accès à ces services, notamment en termes de délai d'attente et d'aménagement des zones de prise en charge. ».

Un député (MCG) donne l'exemple des aéroports de Barcelone et de Paris qui utilisent un système de navette reliant directement le centre-ville à prix concurrentiel. Il demande si la brigade des taxis ne pourrait pas participer à la gestion du bock étant donné que l'agent de sécurité n'a aucun pouvoir de sanctions. Les dénonciations rédigées tombent probablement dans les limbes de l'administration tandis que le personnel de la brigade des taxis sera plus efficace et aura déjà été au contact avec les gens du métier. Il estime que la gestion d'une situation compliquée par un agent de sécurité sans lien avec le métier de chauffeur sera sans doute difficile.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que l'idée est d'avoir des personnes internes à l'aéroport pour gérer la situation, et non plus des agents de sécurité de sociétés externes. Ceci pour réduire les coûts. Ces personnes seront présentes sur le terrain tout le temps et auront donc l'occasion de se former. Le personnel présent à l'aéroport et sur le terrain depuis un certain temps a su développer un bon contact avec les chauffeurs. Mais il n'a pas de moyens de coercition. Il estime que la mise en place d'une brigade ne serait pas forcément efficace. En effet, une patrouille de police est composée de deux policiers. Si cette patrouille doit être présente durant toute l'année, il s'agira d'affecter à la gestion du bock 12 agents. Ceci nécessite plus d'un million de francs. La mise en place d'une barrière semble donc être la solution la moins chère et la plus efficace. Les personnes qui gèrent ce bock auront pour mission d'être présentes, de contrôler et de faire des dénonciations. Les rapports qu'ils établissent ne se perdent donc pas dans les limbes de l'administration. Selon les discussions tenues avec les milieux professionnels, le problème est que l'absence de l'agent de sécurité réactive certains comportements qui devraient être sanctionnés. Il s'agit donc de pacifier durablement la situation en assurant une présence d'agents de sécurité durant toutes les heures d'ouverture de l'aéroport et en proposant de vraies sanctions.

Le député (MCG) explique qu'il y a quelques années, du personnel avait été affecté pour gérer le flux des taxis à l'aéroport. L'aéroport avait pourtant choisi de supprimer ce service.

M. Patrick Baud-Lavigne répond ne pas avoir eu connaissance de ce fait. Il indique que la police de sécurité internationale, qui est responsable de la sécurisation de l'aéroport, se rend plusieurs fois par jour, sur le bock. De plus,

lors des contrôles effectués par le SCOM en lien avec les chauffeurs Uber et les navettes étrangères, des contrôles du bock sont faits en parallèle plusieurs fois par mois, durant toute une matinée ou tout un après-midi.

Le député (MCG) indique que ce système datait d'une quinzaine d'années et demande si l'aéroport souhaite le réintroduire.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'il s'agit de recréer un contrôle sur la zone du bock.

Titre du chapitre 4 : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Une députée (S) demande pourquoi l'alinéa 1 spécifie les compétences de l'aéroport de Genève. En effet, si les zones concernées se situent sur son terrain, alors il peut agir comme il le souhaite. Dans le cas contraire, il n'a aucune compétence.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les zones se situent dans le domaine privé de l'aéroport, qui est une entité publique. De plus l'aéroport permet un accès à un service public. Ainsi, il est obligatoire de créer une délégation pour l'aéroport de Genève. Il explique que cette formulation avait déjà été reprise dans la LTSP.

Un député (PDC) demande si la question des zones dédiées aux taxis et VTC pourrait être gérée par une société de parkings.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que ces zones ne sont pas considérées comme des places de parcs.

Le député (PDC) reformule sa question en soulignant que ces sociétés pourraient gérer ces lieux problématiques et dit ne pas être convaincu par le système proposé.

M. Patrick Baud-Lavigne estime que, pour conserver une certaine transparence, le système proposé par le département est meilleur. En effet, le règlement appliqué par l'aéroport de Genève sur ces zones devra d'abord être validé par le Conseil d'État.

Un député (S) demande si la précision que la zone des taxis devra être « *clairement identifiable par le public* » à la lettre a, alinéa 2 de l'article 31 pourrait garantir son identification par chaque client. Une personne arrivant à l'aéroport saura ainsi tout de suite où se diriger pour prendre un taxi. Il n'y aura pas de confusion avec la zone dédiée aux VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la configuration des lieux et le projet de loi, qui assure aux taxis un usage accru du domaine public, sont deux éléments mettant déjà en avant le service des taxis. De plus, la lettre a de l'alinéa 3 précise qu'il faut, s'agissant des VTC, « *définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée ;* ».

Article 31 al.2, phrase introductive : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 2, lettre a : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 2, lettre b : Pas d'opposition – adopté.

Le député (S) propose de reprendre l'amendement proposé par la FÉGAPH, pour un alinéa 1bis nouveau, selon la formulation suivante : « *prendre les mesures nécessaires pour garantir aux voyageurs en situation de handicap l'égal accès à ces services, notamment en termes de délai d'attente et d'aménagement des zones de prise en charge.* ». Cet amendement deviendrait une nouvelle lettre c à l'alinéa 2.

Un député (PDC) aimerait savoir comment la notion de « *l'égal accès* » doit être comprise.

Le député (S) souligne qu'il s'agit d'assurer pour les personnes en situation de handicap l'accès aux taxis. Il peut s'agir par exemple d'une personne en chaise roulante. Ceci est d'autant nécessaire que cet accès est déjà difficile pour des personnes équipées de poussettes ou de bagages par exemple.

Le député (PDC) estime qu'il s'agit de modifier le comportement des chauffeurs de taxis dans ce cas.

Le député (S) répond qu'il est judicieux, pour exercer pouvoir sanctionner ces comportements, de pouvoir s'appuyer sur un texte de loi.

Un député (PLR) constate que ces amendements partent d'une bonne intention et déclare être pour le fait d'offrir aux personnes en situation de handicap un même accès aux taxis que les autres usagers. Il demande s'il est cependant nécessaire de spécifier à chaque alinéa du projet de loi une *lex specialis* et rappelle qu'un compromis a déjà été trouvé sur la question lors de l'examen d'autres articles. Il dit ne pas voir la nécessité de cet amendement et estime que les dispositions déjà votées sont suffisantes.

Le Président met au vote l'amendement socialiste pour une nouvelle lettre c, alinéa 2, article 31 :

c) prendre les mesures nécessaires pour garantir aux voyageurs en situation de handicap l'égal accès à ces services, notamment en termes de délai d'attente et d'aménagement des zones de prise en charge.

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre : 9 (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Absentions : 1 (1 PDC)
L'amendement est **rejeté**.

Article 31 al. 2, lettre c : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 2, lettre d : Pas d'opposition – adopté.

Article 31, alinéa 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al.3, phrase introductive : Pas d'opposition – adopté.

Un député (S) demande si les chauffeurs de VTC ne pourront donc pas stationner de façon prolongée dans la zone qui leur est dédiée. Dans ce cas, les chauffeurs doivent quitter cette zone dès la prise en charge de leur client. Il aimerait savoir comment le département pourrait contrôler cette situation.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'un contrôle peut être effectué pour s'assurer que les chauffeurs VTC stationnés soient bien en attente d'un client suite à une commande préalable. Il souligne qu'un chauffeur pourrait cependant être amené à stationner de manière prolongée dans sa zone parce que son client a, par exemple, du retard.

Le député (S) demande si l'aéroport contrôlera le fait qu'un chauffeur VTC stationne pendant plus d'une heure dans sa zone.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (S) souhaite savoir si une taxe est également prévue pour financer l'aménagement de la zone VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que l'aménagement des zones n'est pas obligatoire. L'appréciation de la nécessité d'aménager ces espaces est laissée à la direction de l'aéroport. En effet, le besoin **d'aménagement de la zone VTC n'est pas le même que pour celle des taxis** et les chauffeurs VTC viennent chercher un client suite à une commande. Ils connaissent donc le trajet que le client souhaite effectuer. Ce n'est pas le cas des chauffeurs de taxis. Il explique que cet alinéa permet, le cas échéant, l'aménagement de la zone VTC selon le même dispositif de barrière imaginé pour la zone des taxis.

Le député (S) demande si la zone VTC aura quand même une signalétique particulière et sera contrôlée.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce mais souligne que la zone VTC ne pourra contenir qu'un nombre limité de véhicules du fait notamment de la présence à proximité des minibus étrangers. De ce fait, les véhicules devront pouvoir circuler rapidement de toute façon. Il mentionne que ce cas de figure existe actuellement avec les limousines. La seule exception étant que les chauffeurs de limousines prennent en charge les diplomates dans une zone spécifique de l'aéroport. Celle-ci se situe au niveau des arrivées et son accès est réglementé.

Une autre députée (S) demande si actuellement les limousines stationnent de façon prolongée dans leur zone.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et signale que, dans ce cas, les chauffeurs sont amendés. Il indique que certains chauffeurs de limousines possédant des plaques vaudoises stationnent de manière prolongée dans le parking P9, situé un peu avant le bock des taxis.

La députée (S) remarque que le contrôle nécessaire dans le bock des taxis limite le contrôle de la zone dédiée aux chauffeurs de VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que l'agent de sécurité affecté au contrôle de la zone taxis ne devra pas également surveiller la zone des VTC. Celle-ci est déjà sous surveillance de la police et du SCOM.

La députée (S) constate que les contrôles dans la zone VTC seront donc ponctuels.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que des contrôles peuvent également se faire sur dénonciation. Actuellement, les chauffeurs de taxis ne manquent pas de signaler un stationnement de trop longue durée. Il mentionne que si l'aéroport introduit un système de barrière pour l'accès à la zone dédiée au VTC alors un autre agent de sécurité devra être déployé. Il estime cependant, au vu de la configuration des lieux et de la pratique actuelle, que ce besoin n'est pas avéré pour la zone VTC.

La députée (S) demande si l'aménagement de la zone dédiée au VTC, sur le modèle de la zone des taxis, est prévu par l'aéroport.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement. Si le système actuel ne fonctionne plus parce que les chauffeurs de VTC seront trop nombreux par exemple, alors l'aménagement de la zone VTC avec une barrière pourra être envisagé. Il souligne cependant que la zone VTC sera utilisée par les taxis vaudois ainsi que les chauffeurs de VTC français, genevois ou vaudois. Ceci rend sa régulation difficile. Il explique que la régulation du bock taxi est plus simple parce que la population des chauffeurs de taxi est connue. Ce n'est donc pas le cas des chauffeurs utilisant la zone VTC, plus ou moins fréquemment. Ainsi, la mise en place d'une régulation par une barrière est plus difficile pour la zone VTC.

La députée (S) aimerait avoir une estimation actuelle et future du nombre de véhicules présents dans ces différentes zones. Elle demande si à l'avenir le nombre de véhicules dans l'ensemble des zones sera plus élevé et si les taxis seront plus nombreux que les VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la fusion des deux catégories de taxis va augmenter le nombre de taxis dans le bock.

La députée (S) souhaite savoir quelle est la capacité du bock des taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne estime qu'il s'agit d'environ 100 à 150 véhicules ce qui explique l'avantage de la création d'une zone de délestage, le cas échéant. Il indique que les chauffeurs peuvent constater, depuis la tour de contrôle de l'aéroport, si le temps d'attente dans le bock est long. Si c'est le cas, ils ont l'occasion de chercher un client ailleurs, ou de choisir de répondre à une commande sur appel. Il souligne que la régulation de la zone se fait alors par

elle-même, les chauffeurs ne souhaitant pas attendre trop longtemps une course. L'objectif étant de ne pas encombrer la circulation sur la route menant à l'aéroport.

La députée (S) demande si la capacité de 100 à 150 véhicules sera maintenue dans le bock.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et précise qu'il se base sur sa propre estimation pour évaluer la capacité du bock.

La députée (S) indique vouloir des informations quant à la capacité future de la zone des VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne indique qu'il peut y avoir une augmentation du nombre de limousines ou de minibus à l'avenir, ce qui pourrait forcer les clients à se rendre dans des zones plus éloignées pour être pris en charge. Il mentionne que la capacité de la zone VTC est d'environ 50-60 véhicules, selon ses propres estimations.

Un autre député (S) demande si l'aéroport de Genève pourrait développer une application permettant aux chauffeurs d'évaluer le temps d'attente au bock avant de se rendre sur place.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'il ne s'agit pas du rôle de l'aéroport de Genève et souligne que les centrales communiquent entre elles sur ces informations. De par la configuration des lieux et de l'exiguïté du territoire de la ville, les informations circulent vite. De plus, les taxis jaunes peuvent prendre en charge un client durant le trajet à l'aéroport, ce qui réduit l'inconvénient d'un temps d'attente trop long.

Un député (MCG) indique que ce sont les diffuseurs qui pourraient transmettre les informations sur le temps d'attente dans le bock aux chauffeurs.

Le député (S) demande si les chauffeurs de taxis, qui parviennent au bock malgré un temps d'attente important, ont eu des problèmes soit à trouver des clients sur le trajet en direction de l'aéroport soit à communiquer avec leur diffuseur de courses.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et explique que certains chauffeurs souhaitent se rendre au bock de l'aéroport parce qu'ils ne trouvent pas de clients au centre-ville.

Article 31 al. 3, lettre a : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 3, lettre b : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 3, lettre c : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 3, lettre d : Pas d'opposition – adopté.

Article 31 al. 3, lettre e : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 31 :

Pour : 11 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : 4 (1 EàG, 2 S, 1 Ve)

L'article 31 est adopté.

Titre du chapitre 5 : Pas d'opposition – adopté.

Une députée (S) observe que l'article 32 ne mentionne plus aucun montant précis concernant les émoluments et demande au DSE la raison de cette suppression.

M. Christophe Marguerat explique que le parti pris par le département a été de supprimer la mention d'un montant précis. La question des émoluments est de toute façon étudiée dans le cadre des principes de couverture et d'équivalence des coûts. Ainsi, le montant de l'émolument peut augmenter en fonction de l'activité administrative déployée pour délivrer une prestation. Il souligne qu'il s'agit donc de tenir compte du coût généré pour l'administration, afin d'éviter les recours contre des décisions prises sur ces émoluments justement.

La députée (S) demande si l'alinéa 1 comprend également le financement de la brigade des taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et indique que ce point est traité dans la LPol.

Article 32 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 32 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 32 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 32 est adopté, à l'unanimité.

Titre du chapitre 6 : Pas d'opposition – adopté.

Article 33 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 33 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 33 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 33 est adopté, à l'unanimité.

La députée (S) aimerait connaître la signification du terme « *se légitimer* » tel qu'il est utilisé à l'alinéa 1 de l'article 34.

M. Christophe Marguerat explique qu'il s'agit d'un terme technique faisant référence au fait de présenter des documents d'identification. Dans le cas des chauffeurs, il s'agit par exemple de la carte professionnelle ou autres autorisations.

Article 34 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 34 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 34 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 34 est adopté, à l'unanimité.

Le Président signale que Me Roulet a proposé un amendement à l'article 35.

La députée (S) annonce que son parti reprend l'alinéa 2 de l'amendement de Me Roulet. Elle aimerait savoir quel est le statut d'une dénonciation faite par une personne lambda.

M. Christophe Marguerat signale qu'une dénonciation n'est pas suffisante à l'établissement d'une sanction et rapporte que des arrêts du Tribunal fédéral existent sur la question. Ceux-ci ont confirmé les sanctions prises suites à des dénonciations, notamment parce que les dénonciateurs n'avaient aucun intérêt personnel quant à la décision. Il explique que ce principe est assez controversé. De manière générale, suite à une dénonciation, la police recueille d'autres éléments de preuve et recoupe les différentes sources. L'amendement de Me Roulet veut établir un lien particulier entre la police et les milieux professionnels des taxis afin de donner plus de poids à leurs dénonciations. Ceci n'a cependant pas de raison d'être. En effet, ce qui doit être évalué est la gravité de la faute commise. Cette évaluation nécessite alors un recoupement de plusieurs éléments de preuves. La police ne se base pas sur une simple dénonciation pour faire sanctionner un chauffeur. Cependant, le cas échéant, le chauffeur fautif pourra être convoqué par la police.

La députée (S) demande si une dénonciation, faite par l'agent de sécurité en place, pourrait avoir plus de poids.

M. Christophe Marguerat explique que l'agent de sécurité mobilisé sera au bénéfice d'un statut particulier. Il sera chargé de l'application de la loi au sein de l'aéroport et aura une crédibilité plus élevée par ce biais.

La députée (S) souhaite savoir si un client peut déposer une plainte contre un chauffeur.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'un client peut formuler une plainte sans que celle-ci soit pénale. Cette plainte sera alors adressée au SCOM.

M. Christophe Marguerat ajoute que la crainte du département à la lecture de l'amendement de Me Roulet est l'introduction d'une distinction entre la dénonciation et la plainte. Or, aucune infraction commise par un chauffeur ne va faire l'objet de plainte puisque toute dénonciation fera automatiquement l'objet d'une instruction. En terme pénal, il n'y aura donc pas de plaignant.

La députée (S) explique que les auditionnés des milieux professionnels ont signalés avoir procédé à des dénonciations groupées en précisant le numéro de plaques des véhicules concernés. Or, selon les arrêts des tribunaux, une

dénonciation devrait être faite par une personne qui n'a pas d'intérêt personnel dans l'établissement de la sanction. Ceci est problématique pour les chauffeurs qui sont pourtant bien placés pour constater des infractions.

M. Christophe Marguerat souligne que s'il s'agit d'un seul chauffeur, la question d'un litige préexistant se pose. Cependant, une dénonciation de plusieurs chauffeurs a plus de poids, puisque tous ne pourront pas avoir de litiges préalables avec les personnes dénoncées.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que, dans ce contexte, une dénonciation collective doit être plus étayée qu'une simple liste de numéros de plaques vaudoises. La dénonciation doit suivre une certaine argumentation.

La députée (S) répète vouloir reprendre l'alinéa 2 proposé dans l'amendement de Me Roulet à l'article 35. Cet alinéa est le suivant : « *Le département affecte des agents à une brigade spécialisée dont l'activité est spécifiquement dédiée au contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.* ». Elle estime que, sans contrôle, la situation actuelle va perdurer et signale que cet élément, très important, avait été traité dans la motion socialiste M 2284. L'amendement proposé reste général, aucune précision n'étant donnée quant au nombre d'agents à affecter à cette brigade. Il s'agit donc d'instaurer un principe. Elle conclut que des agents doivent être disponibles pour constater les infractions sinon plusieurs dispositions du projet de loi resteront sans effet.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que cette disposition touche à l'organisation de la police et non pas à la loi sur les taxis. Cette disposition doit donc être spécifiée dans la LPol. Elle souligne qu'il y a toujours eu des agents affectés au contrôle du transport de personnes. Actuellement, une brigade spécialisée pour les taxis et VTC a été mise en place.

M. Christophe Marguerat indique que seules des entités générales sont définies dans la LPol. Les règlements et les ordres de service internes déterminent ensuite la composition des brigades.

Un député (PLR) rappelle que la nouvelle loi sur la police crée une nouvelle police routière. Il n'est donc pas nécessaire de créer une nouvelle brigade spécialisée pour les taxis et VTC. Il estime que cet amendement n'a pas sa place dans le présent projet de loi, éventuellement dans la LPol. Cependant, il n'est pas possible de modifier ainsi le fonctionnement de la police. Le PLR votera contre cette proposition d'amendement.

Un député (Ve) remarque que le législateur ne peut donc pas créer de brigade spécifique pour les taxis. Les actions entreprises par la police pour contrôler le transport de personnes en taxis ou VTC sont donc aléatoires et ne permettent pas d'assurer la mise en vigueur de la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que la LPol fixe l'organisation de grandes entités, par exemple la police internationale ou la police routière. Il n'y a donc pas de distinctions de brigades. Selon les événements, par exemple une recrudescence de cambriolages, la brigade anti-cambriolage pourra être renforcée. Il n'est donc pas possible de fixer un nombre d'agents à affecter à la brigade des taxis sous peine de remettre en cause cette flexibilité.

Un député (MCG) estime que cet alinéa 2 devrait simplement faire un renvoi à la LPol. Il s'agit cependant effectivement d'affecter un quota d'agents au contrôle du transport de personnes en taxis ou VTC, malgré des effectifs serrés. Il constate que l'alinéa n'est pas contraignant, il s'agit simplement de permettre au département de contrôler l'exercice de la profession de chauffeur en employant l'effectif nécessaire.

La députée (S) annonce vouloir modifier son amendement en supprimant la mention « à une brigade spécialisée » et cite les alinéas de l'article 13 de la LPol : « la police routière assure la sécurité des usagers des voies de circulation, surveille le trafic, et contribue à la fluidité de celui-ci. » et « La police routière mène des actions de prévention et de dissuasion. ». Elle estime qu'il faut interpréter le texte de la LPol de manière assez large pour constater que la question du transport de personnes en taxis ou VTC y est traitée. L'amendement proposé ne vise pas à réorganiser le travail de la police mais bien à marquer une intention particulière sur un secteur d'activité qui est loin de bien fonctionner.

Un député (PLR) annonce vouloir faire part de remarques non pas sur la forme mais sur le fond. La police genevoise doit pouvoir décider elle-même de la répartition de ses effectifs, qui sont limités. Le principe des contrôles n'est cependant pas remis en cause. Les agents de police devront toujours dénoncer les infractions constatées. Il souligne qu'aucune disposition similaire n'est présente dans la législation genevoise et conclut que l'amendement socialiste est inutile et empiète sur la compétence du département et de la police genevoise.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne qu'effectivement aucun article de loi ne précise que l'autorité doit affecter des agents au contrôle de la loi. Actuellement, 6 policiers sont affectés aux contrôles du transport de personnes en taxis ou VTC. Ces policiers forment ensuite d'autres policiers notamment sur la technicité des contrôles à effectuer. Il souligne que cet amendement n'empêche pas que le département ou la police constitue une brigade de taxis avec deux policiers proches de la retraite. Le sens de la loi pourrait donc être détourné. Les priorités sont fixées, au niveau politique, par des conventions signées tous les deux ans entre le conseiller d'État en charge de la sécurité et le procureur général. Dans ces conventions, des axes prioritaires sont déterminés. Les ressources de la police n'étant pas illimitées, il semble donc disproportionné de dédier un certain nombre de personnes uniquement au contrôle du transport de personnes en taxis ou VTC.

La volonté du département est de régler le problème et rappelle que le projet de loi va permettre de pacifier le domaine la situation notamment avec les sanctions et les contrôles. La brigade ne serait donc plus nécessaire et ses ressources devraient alors pouvoir être utilisées ailleurs. Il conclut en soulignant qu'il faut laisser une certaine latitude à la police en lien avec le politique d'organiser les priorités en matière de sécurité à Genève.

Un député (MCG) souhaite savoir qui s'occupait, ces dernières années, du contrôle des taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'il s'agit, selon ses souvenirs, du GEM.

Le député (MCG) demande s'il peut aussi s'agir du SCOM.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (MCG) demande si les contrôles peuvent également être effectués par les agents du SCOM.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce mais souligne que ces agents devront se limiter aux sanctions en rapport avec la loi sur les taxis. Ceci explique le fait que les agents du SCOM et de la brigade travaillent toujours en binôme.

Article 35 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président propose au parti socialiste de reformuler son amendement de la façon suivante : « *Le département affecte des agents dont la mission spécifique*

est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses. »

La députée (S) accepte la reformulation proposée.

Le Président met au vote l'amendement socialiste pour un nouvel alinéa 2 à l'article 35 :

2 Le département affecte des agents dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.

Pour : 6 (1 EàG, 3 S, 2 MCG)
Contre : 8 (1 V, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Absentions : 1 (1 MCG)
L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 35 :

Pour : 11 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : 4 (1 EàG, 3 S)
Absentions : 2 (2 MCG)
L'article 35 est adopté.

Une députée (S) demande s'il est prévu que le département renseigne la Commission sur le fonctionnement et l'historique du fonds des taxis.

M. Christophe Marguerat rappelle qu'un document récapitulatif avait déjà été distribué aux députés.

Séance du 22 mars 2016

Le Président annonce que les travaux sur les PL 11709 et 11710 reprennent avec l'examen de l'article 36. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite reprendre l'amendement de l'AGL à cet article.

Article 36 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Une députée (S) intervient et annonce avoir trois questions au département. Elle demande la raison pour laquelle l'alinéa 2 de l'article 36 ne concerne que les diffuseurs de course et non pas également les entreprises de transport. Ces deux entités ont pourtant bien des points communs. Sa deuxième question est en lien avec l'amendement de Me Roulet et demande si la séquestration

provisoire du véhicule ne contredit pas le principe de présomption d'innocence. Elle souhaiterait savoir si les sanctions prononcées par les agents du SCOM ou de la police ont des conséquences directes et s'appliquent immédiatement malgré un recours.

M. Patrick Baud-Lavigne répond à la première question en précisant que les activités du diffuseur de courses et d'une entreprise de transport sont différentes. Le diffuseur de courses met en relation un client et un chauffeur. Il indique que cette disposition a été pensée pour protéger le client des éventuelles confusions de commandes de taxis et de VTC. Il n'est cependant plus sûr que la définition de la notion d'entreprise de transport ait déjà été introduite dans le projet de loi suite aux amendements proposés. Il explique que l'absence de la mention d'entreprise de transport dans l'alinéa 2 de l'article 36 pourrait s'expliquer par le fait que ce terme a été introduit par le biais d'un amendement accepté pendant les travaux de la Commission.

La députée (S) demande si ce terme n'était pas déjà présent, de toute façon, dans le projet de loi avant l'amendement en question.

Un député (MCG) indique que les amendements votés à l'article 4 ne pouvaient pas être repris ailleurs dans le projet de loi initial.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le terme existant auparavant était celui d'exploitant d'entreprise.

La députée (S) constate pourtant que le terme d'entreprise de transport était déjà utilisé à l'article 8 du projet de loi.

Le Président demande au département s'il voit un inconvénient à ajouter le terme « *entreprise de transport* » à l'alinéa 2 de l'article 36.

Mme Karine Oguey dit ne pas voir d'inconvénient à cet ajout.

Le Président demande à la députée socialiste si elle souhaite déposer un amendement pour modifier cet alinéa. Cette dernière acquiesce.

M. Patrick Baud-Lavigne souhaite à présent répondre à la deuxième question en précisant que toute sanction sera appliquée à moins qu'elle ne fasse l'objet d'un recours.

Mme Karine Oguey ajoute qu'une sanction peut être exercée nonobstant recours pour des raisons d'intérêt prépondérant, par exemple, lors d'une interdiction d'exercer une activité. Dans ce cas, le SCOM le précise dans sa décision.

La députée (S) demande s'il s'agit d'une minorité des cas.

M^{me} Karine Oguey acquiesce.

Le Président soumet au vote l'amendement socialiste à l'alinéa 2 de l'article 36 :

² *Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses **ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.***

Pour : 10 (1 EàG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 3 (2 UDC, 1 PLR)

L'amendement est accepté.

La députée (S) demande si la différence entre une mesure et une sanction réside dans le fait que la sanction est de nature pénale tandis que la mesure est de nature administrative.

Mme Karine Oguey acquiesce.

Article 36 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 36 :

Pour : 12 (1 EàG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 UDC)

L'article 36 est accepté, comme modifié.

Le Président annonce un amendement de Me Roulet à l'alinéa 1 de l'article 37 et constate qu'aucun député ne souhaite reprendre cet amendement.

La députée (S) demande comment la lettre a, alinéa 2 de l'article 37 pourrait être concrétisée.

M^{me} Karine Oguey rappelle que l'autorisation d'usage accru du domaine public est liée aux plaques d'immatriculation. En cas de violation des prescriptions de la loi, le chauffeur ne pourra plus utiliser son véhicule ou sa carte professionnelle. Dans ce cas, par exemple, il ne pourra pas être employé par une entreprise.

La députée (S) constate que le chauffeur devra alors prendre un autre véhicule.

M^{me} Karine Oguey acquiesce et précise que le véhicule en question devra être au bénéfice d'une autorisation.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que, dans ce cas, le chauffeur devra payer la location de ce véhicule. Il s'agit d'une mesure ayant un effet pécuniaire. Il ajoute que le chauffeur pourra également décider de travailler, avec un autre véhicule, en tant que chauffeur VTC.

La députée (S) donne l'exemple d'un chauffeur ayant été sanctionné pour conduite en état ébriété et qui est sous l'effet d'une suspension de permis. Elle aimerait savoir comment s'appliquerait l'article 37 dans ce cas.

M^{me} Karine Oguey répond qu'un permis de conduire est la condition nécessaire pour avoir une carte professionnelle.

La députée (S) s'étonne que, dans cette situation, un chauffeur puisse continuer à exercer.

M^{me} Karine Oguey signale que dans ce cas le chauffeur ne pourra pas continuer d'exercer.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que l'alinéa 1 de l'article 37 introduit, selon une certaine gradation, plusieurs sanctions faisant suite à une violation des prescriptions de la loi. La lettre a de cet alinéa fait référence à une sanction d'ordre pécuniaire. En effet, le chauffeur devra payer la location d'une autre voiture pour continuer à exercer en tant que chauffeur de taxis ou devra entreprendre une activité de VTC. Les autres lettres de cet alinéa continuent cette gradation jusqu'au retrait de la carte qui empêche totalement à un chauffeur de conduire.

Un député (MCG) souhaiterait connaître les sanctions existantes pour les chauffeurs de VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle qu'un chauffeur de VTC ne pourra pas avoir d'autorisation d'usage accru du domaine public. Il sera donc confronté à une suspension plus ou moins longue de sa carte professionnelle.

Le député (MCG) demande si l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 1 pourrait être inclus dans le projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que c'est déjà le cas avec les lettres c et d de l'alinéa 1. En effet, ces dispositions s'appliquent pour les taxis et les VTC. Il souligne que l'amendement ne fait que supprimer toutes les mesures ayant trait à l'autorisation d'usage accru du domaine public et donc réservées uniquement aux chauffeurs de taxi.

Article 37 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 37 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Un député (PLR) demande si l'alinéa 3 de l'article 37 ne devrait pas être précisé dans un règlement. En effet il ne s'agit plus ici de **déterminer une sanction** mais d'en fixer ses détails, notamment sa durée.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que le règlement doit se baser sur une certaine densité normative et une base légale suffisante pour fixer ces critères et se prévaloir contre des recours.

Un député (S) souhaite savoir si les conditions de travail en usage ont déjà été déterminées pour la profession de chauffeur de taxi. Il signale que les conditions de travail en usage, dans le domaine de l'hôtellerie notamment, se basent sur les conventions collectives de travail.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et précise que le métier de chauffeur est plutôt exercé par des indépendants.

M^{me} Karine Oguey ajoute qu'actuellement aucune condition de travail en usage n'existe, cependant le projet de loi permet d'anticiper leur émergence.

M. Patrick Baud-Lavigne ajoute qu'une potentielle restructuration des milieux professionnels du transport de personne suite à l'adoption du projet de loi pourrait augmenter le nombre de chauffeurs salariés et favoriser l'émergence de conditions de travail en usage.

Le Président demande s'il n'y a pas lieu de systématiser l'état des usages existants.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et précise qu'il faut plus de 50% de chauffeurs salariés pour cela. De plus, parmi les 20% de chauffeurs salariés actuellement, 20% sont au bénéfice d'un contrat de bail à ferme.

Un député (S) rappelle que les conditions de travail en usage sont généralement précisées dans les CCT.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce mais précise qu'il faut qu'une majorité des salariés dans la branche concernée ait un même type de CCT, pour en déduire des usages. Hormis les associations professionnelles, il n'existe cependant pas de syndicat de chauffeurs de taxis par exemple. Aucune base commune n'existe pour établir des conditions de travail en usage.

Le député (S) demande si des conditions de travail en usage existent aujourd'hui pour les chauffeurs salariés.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement.

Une députée (S) dit s'interroger sur la légalité de la dernière phrase de l'alinéa 3 et demande si le fait de légiférer sur des éléments qui n'existent pas encore ne posera pas de problème. Elle propose ainsi d'ajouter la mention : « *le cas échéant* » pour supprimer ce paradoxe.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que cette disposition va dans le même sens que les propositions du groupe socialiste.

La députée (S) acquiesce mais explique que ce projet de loi a toutes les chances d'être examiné par le Tribunal fédéral. Elle demande si ce point en particulier pourrait présenter des problèmes.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement.

Article 37 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Un député (UDC) demande si un chauffeur qui prête sa voiture à un chauffeur violant les prescriptions de la loi pourrait être puni indirectement, selon l'alinéa 3 de l'article 37.

M^{me} Karine Oguey explique qu'une personne qui utilise une voiture mais n'est pas titulaire de l'autorisation liée à ce véhicule, sera soumise à des sanctions portant uniquement sur sa carte professionnelle. Le titulaire de l'autorisation et donc le propriétaire du véhicule ne sera aucunement sanctionné.

Le député (UDC) souligne que la suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public nécessite un dépôt de plaques. Or cette procédure n'est pas gratuite. Des frais pourraient donc être imputés au chauffeur fautif. Il demande s'il n'y aurait pas alors une double sanction.

M^{me} Karine Oguey explique que c'est ce qui se fait actuellement. Selon la loi actuelle, l'attribution de plaques d'immatriculation suite à l'obtention d'une autorisation ainsi que le dépôt des plaques, s'effectuent au même endroit.

Le député (UDC) demande si le département peut garantir que le bureau des autos ne prélève pas d'émoluments lors des dépôts de plaques de manière à éviter une double sanction.

M^{me} Karine Oguey rappelle que les sanctions discutées ne relèvent non pas de la LCR mais bien de la LTaxis. La Direction Générale des Véhicules devra donc suivre les décisions du SCOM dans le domaine.

Un député (MCG) estime que la question soulevée par son collègue UDC n'a pas été réglée. Dans le cadre du projet de loi, il a été admis que deux chauffeurs différents pourraient utiliser un même véhicule. Or, si un des chauffeurs se voit suspendu et contraint à déposer ses plaques, son associé ne pourra plus travailler non plus.

M^{me} Karine Oguey signale que, dans ce cas, des conséquences sur le contrat conclu entre les deux chauffeurs sont à attendre. Un délai suffisant sera imparti afin de régler ces relations juridiques de nature privées.

Le député (MCG) souligne qu'il n'est pas possible de punir une personne alors qu'elle n'a commis aucune faute. Il rappelle qu'il a été admis, lors des précédents débats, que deux personnes indépendantes puissent exploiter un même véhicule.

M^{me} Karine Oguey souligne qu'un lien de subordination existe entre le titulaire de l'autorisation et celui qui va exploiter son véhicule dans tous les cas.

Le député (MCG) répète qu'il souhaite aborder le cas de deux indépendants.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que, dans le cas de deux chauffeurs indépendants et associés, il y a bien un des chauffeurs qui sera titulaire de l'autorisation.

Le député (MCG) demande s'il ne faudrait pas amender cet alinéa afin d'éviter, au partenaire du chauffeur fautif, des procédures inutiles pour les sanctions de courte durée.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que les sanctions ne sont pas appliquées immédiatement. Un délai leur est toujours accordé.

Le député (MCG) demande si le terme « *peut impliquer* » peut remplacer celui de « *impliquer* » à l'alinéa 4, traitant du dépôt des plaques.

M^{me} Karine Oguey répond négativement et souligne que la suspension implique la non-utilisation des plaques. En effet, l'autorisation est liée à la plaque d'immatriculation.

Une députée (S) annonce que, de façon analogique au contrat entre colocataires, l'une des parties peut engager la responsabilité de l'autre en cas de problèmes.

Un député (PLR) rappelle que beaucoup se plaignent car l'usage accru du domaine public mène à une utilisation trop intensive des voies de bus par les chauffeurs. Il estime qu'il ne faut donc pas alléger les sanctions qui règlent la suspension et le retrait des autorisations d'usage accru. Il convient qu'un dépôt des plaques pourrait être problématique dans certaines situations mais souligne que ce dépôt est le seul moyen de garantir qu'un chauffeur n'utilise pas son autorisation.

Article 37 al. 4 : Pas d'opposition – adopté.

Article 37 al. 5 : Pas d'opposition – adopté.

Un autre député (PLR) demande pourquoi l'alinéa 5 de l'article 37 fait référence à un délai de 2 ans. En effet, dans certains cas, cette durée devrait être plus longue suivant la nature de la faute menant à un retrait.

M. Patrick Baud-Lavigne précise qu'il s'agit avant tout ici de maintenir une certaine proportionnalité.

Le député (PLR) conclut qu'au bout de deux ans, quelle que soit la nature de la faute commise, le chauffeur pourra postuler une nouvelle fois pour obtenir une carte professionnelle.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et explique que le chauffeur devra d'abord passer une nouvelle fois les examens.

M^{me} Karine Oguey explique qu'il s'agit d'un délai général, utilisé dans d'autres lois. Après deux ans, la personne n'ayant plus été considérée comme honorable, pourrait retrouver une honorabilité.

M. Patrick Baud-Lavigne annonce un nouvel alinéa 6 à l'article 37 comme suit : « *Celui qui prend part, par la conduite d'un taxi ou d'une voiture de transport avec chauffeur, à un rassemblement ou une manifestation non autorisés et causant des perturbations sur la voie publique ou empêchant l'accès à un lieu, pourra faire l'objet d'une des mesures de l'alinéa 1, les alinéas 2 à 5 s'appliquant par analogie, sans préjudice d'autres sanctions prévues par le droit cantonal ou le droit fédéral.* »

Il explique que le but de cet amendement est d'avoir un moyen de sanction contre les taxis lorsqu'ils bloquent toute une partie du centre-ville. Le droit des chauffeurs à manifester est maintenu, cependant une autorisation est nécessaire à toute manifestation. Cette autorisation sera accordée, selon certaines conditions comme par exemple le fait de ne pas bloquer la ville. Cet amendement permet de sanctionner des comportements qui commencent à se multiplier.

Un député (MCG) remarque que les participants de la « *critical mass* » empiètent également sur la voie publique et entravent la circulation.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que les cyclistes qui prennent part à cette manifestation ne sont pas des professionnels certifiés par l'État.

Le député (MCG) demande si, dans ce cas, les automobilistes peuvent également organiser un rassemblement en voitures sans craindre de sanction.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, dans ce cas, la LMDPu peut aussi alors s'appliquer. La difficulté est de trouver l'organisateur de la manifestation. Pour

la « critical mass » et pour les manifestations organisées par les chauffeurs de taxis, l'organisateur est difficilement identifiable.

Le député (MCG) estime que s'il s'agit de rassemblement, par définition, il n'y a pas d'organisateur.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que, dans le cas des manifestations des chauffeurs de taxis, des messages circulent par messagerie instantanée ou aux moyens d'affiches placardées au niveau du bock des taxis à l'aéroport par exemple. Il souligne que l'identification des organisateurs est alors impossible.

Le Président demande si les dispositions de la LMDPu ne sont pas suffisantes.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et précise qu'il s'agit ici d'une profession de chauffeurs de taxis réglementée par l'État. Il souligne que l'amendement permet de sanctionner la participation à une manifestation.

Le Président explique qu'un rassemblement est souvent organisé par hasard. Ainsi, il est problématique de s'assurer qu'un participant soit averti du fait que sa présence au lieu et au moment du rassemblement est illicite. Il s'agit d'une zone grise.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que, dans ce cas, certains indices sont à prendre en compte. Par exemple, le fait de rouler au pas derrière une colonne d'autres taxis, de posséder des calicots anti-Uber ou encore d'emprunter 5 fois de suite un même circuit. Ce sont des indices qui laissent à penser qu'une personne participe à une manifestation. Il souligne que, dans le cas où un doute subsiste, dans cette zone grise, il n'y aura pas de sanctions.

Un député (UDC) estime que l'État possède un arsenal suffisant pour contrer ces rassemblements et annonce que son groupe s'opposera à l'amendement du département.

Un député (PLR) juge que les rassemblements passés ont eu pour cause le mécontentement généré par les pratiques de la société Uber. Le fait de solutionner ce problème permettra de réduire la survenue de ces phénomènes. Il rappelle que le droit de manifester existe et même si les chauffeurs l'ont peut-être parfois utilisé à tort, l'origine des manifestations réside bien dans la présence d'Uber à Genève.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que plusieurs causes sont à l'origine des manifestations passées, Uber mais aussi le département. Le fait de dénoncer une situation avec de bonnes intentions ne permet pas de commettre des actes iléaux. Il rappelle que les manifestations sur la voie publique sont soumises à des autorisations, or la seule fois où les milieux professionnels ont fait une demande en ce sens était lors de l'adoption de la LTSP. Cette autorisation a d'ailleurs été accordée. Il explique que le département souhaite simplement que les milieux professionnels des chauffeurs de taxis manifestent de façon légale, de manière à éviter de bloquer la circulation en centre-ville.

Le député (PLR) demande si l'arsenal législatif en place est suffisant et si, le cas échéant, la nécessité de préciser d'autres dispositions spécifiquement pour les taxis a du sens.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cet arsenal n'est manifestement pas suffisant. Lors des deux dernières manifestations, les bases légales n'étaient pas suffisantes pour imposer des sanctions. Cet amendement permet de prendre des mesures dissuasives.

Une députée (S) trouve que la proposition d'amendement du département est choquante. Une loi sur les manifestations sur le domaine public existe et est vigueur or l'amendement va introduire une *lex specialis derogat legi generali* spécifiquement dans les PL 11709 et 11710.

Elle signale à la Commission qu'il s'agit, non pas de sanctionner l'organisation d'une manifestation, mais bien la simple participation. Elle souhaite savoir pourquoi cet amendement vise à être plus restrictif que la LMDPu spécifiquement pour les chauffeurs de taxis. Elle constate que les sanctions vont jusqu'au retrait de la carte professionnelle, ce qui semble disproportionné. La députée (S) dit abonder dans le sens de son collègue UDC. Les manifestations récentes ne vont pas perdurer si la situation des chauffeurs s'améliore. Actuellement, ces manifestations constituent un cri d'alarme d'un corps de métier en difficulté. Elle annonce que le parti socialiste ne soutiendra pas cette proposition.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que deux intérêts publics ont dû ici être mis en balance. Le premier étant le droit à manifester et le deuxième étant celui de circuler librement. Il s'agit avant tout d'éviter que la ville soit bloquée suite à l'envoi d'un SMS provenant de quelques chauffeurs qui sont contre la société Uber ou les actions entreprises par le département. Il répète qu'il ne s'agit pas de supprimer aux chauffeurs le droit de manifester. Ce droit nécessite

cependant le dépôt d'une demande spécifique. Il signale ensuite que les chauffeurs qui s'opposent à la présence d'Uber ne vont pas forcément s'arrêter d'organiser des manifestations illégales suite à l'adoption de cette loi. Il rapporte aux députés que Me Roulet considère d'ailleurs déjà actuellement des voies judiciaires. La tension risque ainsi de perdurer.

Il rappelle que les manifestations des taxis visent également à mettre sous pression le parlement, comme ça a été le cas lors de l'adoption de la LTSP, ou le département, car ils souhaitent la saisie des véhicules des chauffeurs Uber, ce qui n'est pas prévu par la loi actuelle. Il conclut que la proposition de modification du département vise avant tout à protéger les intérêts publics au détriment des intérêts individuels des taxis, non pas en interdisant l'organisation de manifestations, mais pour éviter qu'une ville entière ne soit bloquée et les individus entravés dans leur déplacement.

La députée (S) rappelle qu'une manifestation non autorisée de chauffeurs de taxis peut être sanctionnée comme toute autre manifestation non autorisée.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que les sanctions sont possibles, sous réserve que l'organisateur soit connu. Les organisateurs de ces manifestations comptent sur le fait que seuls quelques véhicules peuvent bloquer rapidement la moitié de la Ville de Genève étant donné la saturation du réseau routier. Il souligne que cet amendement est avant tout une mesure dissuasive plus que coercitive.

Un député (MCG) signale que ces dispositions s'ajoutent à celles prévues dans la LMDPu or ce texte prévoit déjà des amendes allant jusqu'à 100'000 francs. Il semble donc que les dispositions de la LMDPu sont déjà suffisamment coercitives. De plus, la LCR est également une base légale à disposition pour sanctionner les chauffeurs.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que la LCR ne peut être utilisée que lorsque les chauffeurs bloquent la circulation.

Le député (MCG) constate que cet amendement cible particulièrement une profession alors que les dispositions existantes permettent déjà de prononcer des sanctions suffisantes à l'égard des chauffeurs de taxis. Il remarque qu'aucune autorisation n'avait été octroyée aux TPG lors de leur récente grève. Celle-ci a cependant bloqué une grande partie du centre-ville, mais aucune sanction n'a été prise. Il estime que l'adoption des projets de loi permettra

d'éviter ce genre de manifestation. Le but des PL 11709 et 11710 est bien de régler une tension et non pas d'en créer d'autre.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que la profession des taxis est une profession encadrée par l'État. Dans la pondération des intérêts publics, la circulation de tous a été privilégiée.

Un député (S) dit partager les points de vue de ses collègues sur la question. Il ne paraît pas raisonnable d'arrêter les paysans qui bloquent une route genevoise pour aller manifester à Berne par exemple.

Le Président met au vote l'amendement du département :

6 Celui qui prend part, par la conduite d'un taxi ou d'une voiture de transport avec chauffeur, à un rassemblement ou une manifestation non autorisés et causant des perturbations sur la voie publique ou empêchant l'accès à un lieu, pourra faire l'objet d'une des mesures de l'alinéa 1, les alinéas 2 à 5 s'appliquant par analogie, sans préjudice d'autres sanctions prévues par le droit cantonal ou le droit fédéral.

Pour : 1 (1 PLR)

Contre : 10 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 UDC, 3 MCG)

Abstentions : 3 (1 PDC, 2 PLR)

L'amendement est refusé.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 37 :

Pour : 11 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 UDC)

L'article 37 est adopté.

Article 38 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 38 al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 38 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Article 38 al. 4 : Pas d'opposition – adopté.

Article 38 al. 5 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président annonce un amendement du département pour un alinéa supplémentaire à l'article 38.

En effet, M. Patrick Baud-Lavigne expose les motifs ayant présidé à l'écriture de cet amendement : « *en l'absence d'une disposition cantonale en la matière l'article 109 du code pénal prévoyant un délai de prescription de trois ans s'appliquerait à titre de droit cantonale supplétif. Le DSE propose un délai de prescription plus long, soit de 5 ans, et renvoie aux dispositions du code pénal sur le dies a quo.* ».

M^{me} Karine Oguey précise que le terme *dies a quo* fait référence au moment à partir duquel le délai court.

M. Patrick Baud-Lavigne continue son exposé : « *le but visé est d'éviter que les procédures dilatoires de parti en procédure qui, en l'absence d'un jugement rendu en première instance dans un délai de trois ans puissent conduire à la prescription de l'action pénale. La durée de prescription de la peine plus longue vise à contrer les manœuvres dilatoires au niveau de l'exécution.* »

Le Président demande la raison qui justifie une telle modification dans le délai de prescription d'actions pénales dans ce domaine précis.

M^{me} Karine Oguey répond que certaines sanctions ont été prescrites en raison du temps nécessaire à leur traitement.

Un député (MCG) demande si cet amendement ne fait pas le jeu des procéduriers et si le problème s'est présenté avec d'autres professions.

M^{me} Karine Oguey répond négativement mais souligne qu'une prolongation de ce délai serait bienvenue en raison du nombre d'infractions qui ont été prescrites.

La députée (S) demande si la dernière partie de l'amendement indique que le code pénal s'applique car aucune disposition n'existe au niveau cantonal. Elle signale que l'amendement du DSE propose pourtant une disposition à ce sujet.

M^{me} Karine Oguey précise que le code pénal s'appliquerait uniquement sur la question du point de départ de la prescription.

La députée (S) demande ce que dit le code pénal sur le *dies a quo*.

M^{me} Oguey répond que, selon ses connaissances, le terme *dies a quo* fait référence à la date de l'infraction.

La députée (S) cite alors l'article 98 du code pénal : « *La prescription court : a. dès le jour où l'auteur a exercé son activité coupable ; b. dès le jour du dernier acte si cette activité s'est exercée à plusieurs reprises ; c. dès le jour où les agissements coupables ont cessé s'ils ont eu une certaine durée.* ». La deuxième partie de l'amendement du département indique donc que le point de départ ayant déjà été fixé dans le code pénal, il n'est pas utile de le préciser une nouvelle fois dans le projet de loi.

Un député (UDC) demande si les associations ont eu connaissance de cet amendement.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (UDC) estime que c'est pourtant un point important et indique que le groupe UDC s'abstiendra de voter cet amendement.

La députée (S) dit avoir eu la même réflexion que celle de l'UDC mais indique que le groupe socialiste va voter en faveur de cet amendement puisque la question du contrôle et des sanctions est un point central du projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il aurait probablement été difficile de remporter l'adhésion des milieux professionnels même après les avoir consultés. En effet, il s'agit de renforcer les moyens de sanctions sur leur propre profession.

Le Président met au vote l'amendement du département à l'article 38 :
⁶ L'action pénale et la peine se prescrivent par cinq ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.

Pour : 10 (3 S, 1 Ve, 3 PLR, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : 4 (1 EàG, 1 PDC, 2 UDC)

L'amendement est accepté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 38 :

Pour : 11 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : 3 (1 EàG, 2 UDC)

L'article 38 est accepté, comme modifié.

Titre du chapitre 7 : Pas d'opposition – adopté.

Titre de la section 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 39 :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 39 est accepté à l'unanimité.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 40 :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 40 est accepté à l'unanimité.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 41 :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'article 41 est accepté à l'unanimité.

Titre de la section 2 : Pas d'opposition – adopté.

Article 42 al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

La députée (S) souhaite que le département confirme le fait que les chauffeurs de taxis jaunes et les chauffeurs de taxis bleus auront la carte professionnelle de chauffeur de taxi tandis que les chauffeurs de limousines auront une carte de chauffeur VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, selon cette disposition transitoire, seuls les chauffeurs de limousine n'auront pas l'occasion de devenir chauffeurs de taxis.

Un député (UDC) indique que son groupe reprendra l'intégralité des amendements de Me Roulet à l'article 42.

Le Président demande au député UDC d'éclairer la Commission sur la portée des amendements proposés.

Le député (UDC) explique qu'il s'agit de dispositions transitoires et qu'en ce sens, la reprise des amendements présentés par Me Roulet permet une intégration de certains éléments du PL 10513.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que ces amendements font référence à l'article 6. Or celui-ci a été supprimé lors des travaux de la Commission. En effet, tel qu'il a été amendé, le projet de loi ne spécifie pas qui doit être soumis à un examen pour être chauffeur de taxis ou VTC. Les amendements de Me Roulet évoquent cependant les examens de topographie auxquels les chauffeurs de taxis et VTC devraient être soumis.

Le Président propose à l'UDC de modifier l'amendement de Me Roulet dans ce sens : « *Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou ~~de~~ dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi.* ».

Une députée (S) explique que, dans la loi actuelle, deux cartes professionnelles distinctes existent : la carte professionnelle de chauffeur de taxi et la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise. Ceci explique la manière dont Me Roulet a formulé l'amendement cité par le Président.

Le Président demande au député UDC d'expliquer l'amendement qu'il a souhaité reprendre.

Celui-ci explique, en faisant référence à la position générale du groupe UDC sur les PL 11709 et 11710, que la finalité de cet amendement est de maintenir certains statuts dans les dispositions transitoires. Ceci afin de faciliter la transition de façon plus optimale à ce qui est proposé à l'article 42 du projet de loi. Il annonce qu'une présentation complète de cet amendement pourra être

faite en séance plénière et indique que la question soulevée par M. Baud-Lavigne concernant l'article 6 sera étudiée.

M. Patrick Baud-Lavigne mentionne, au sujet de l'alinéa 1, qu'un dirigeant d'entreprise doit posséder une carte professionnelle selon le projet de loi actuel. Celui-ci sera donc de toute façon au bénéfice d'une nouvelle autorisation. Il n'est donc pas nécessaire de préciser une nouvelle fois ce point.

Le Président demande à M. Baud-Lavigne si l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 1 n'a donc aucune portée.

M. Patrick Baud-Lavigne estime que ces modifications ne vont effectivement pas apporter de changement pratique et souligne que les amendements de Me Roulet sont à considérer dans leur ensemble. En effet, Me Roulet a proposé ces amendements sur la base d'un projet de loi qui faisait encore référence aux cartes de dirigeant d'entreprise. Cette notion ayant été écartée par la Commission, il n'est plus nécessaire de préciser ce point dans le cadre des dispositions transitoires.

Le député (UDC) indique vouloir maintenir ses propositions d'amendements à l'article 42.

Une députée (S) cite l'exposé des motifs de Me Roulet pour l'amendement proposé à l'alinéa 1 : « suppression de la mention taxis ou VTC dès lors qu'il n'existe qu'une seule carte professionnelle pour tous. ». Elle demande à l'UDC s'il souhaite reprendre l'amendement de Me Roulet pour les mêmes raisons.

La députée (S) note que la différence entre l'amendement de Me Roulet et le projet de loi réside dans la dernière phrase de l'alinéa 1 : « *cas échéant, avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi* » puisque, selon la proposition de Me Roulet, il n'y aurait qu'une seule carte professionnelle. Elle souligne que les explications données par M. Baud-Lavigne ne font pas écho aux exposés des motifs de Me Roulet à l'alinéa 1.

M. Patrick Baud-Lavigne explique ne pas pouvoir interpréter l'intention de Me Roulet dans ces différents amendements.

Un député (UDC) répond que son groupe a souhaité intervenir sur les dispositions transitoires plutôt que de s'opposer aux différentes dispositions du projet de loi. Il annonce que d'autres amendements seront proposés dans cette optique.

Un député (PLR) demande à son collègue UDC la raison pour laquelle un chauffeur sous le coup d'un retrait de permis pourrait prétendre à une carte professionnelle.

Un député (MCG) souligne que la dernière proposition de Me Roulet sous-entend qu'un retrait de permis, qui peut avoir différentes causes, pourrait empêcher un chauffeur d'obtenir une carte professionnelle au terme de la période de retrait. Il s'agirait donc d'une double sanction.

Le Président explique que ces deux dernières remarques ne concernent pas l'alinéa 1 du projet de loi et seront donc traitées par la suite.

Le Président soumet au vote l'amendement à l'alinéa 1 de l'UDC, reprenant la proposition de Me Roulet :

¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi.

Pour : 2 (2 UDC)

Contre : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Abstentions : --

L'amendement est refusé.

Le député (UDC) annonce vouloir modifier l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 1bis en supprimant la phrase suivante : « *Avant l'échéance d'un délai d'une année [...]* ».

Un député (PLR) demande si la suppression de cette échéance n'est pas une erreur.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que la suppression proposée par l'UDC concerne l'échéance pour passer l'examen de topographie. L'amendement modifié de cette manière équivaut à la proposition du département. Il souligne que l'acceptation de cet amendement en remplacement à l'alinéa 1 de l'article 42 mènerait à supprimer la garantie aux taxis d'une carte professionnelle. S'il d'agit d'ajouter un alinéa 1bis nouveau alors il y aura redondance entre les alinéas 1 et 1bis.

Le Président demande à l'UDC s'il souhaite maintenir son amendement. Le député UDC acquiesce.

Le Président soumet au vote l'amendement UDC, modifiant celui de Me Roulet, pour un alinéa 1bis :

1bis Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer à titre provisoire la carte professionnelle de chauffeur au sens de la présente loi.

Pour : 2 (2 UDC)

Contre : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 3 MCG)

Abstentions : --

L'amendement est rejeté.

Un député (MCG) indique que son groupe soutient l'amendement de Me Roulet pour un alinéa 1ter.

Le député (UDC) souligne que cet amendement a pour objectif qu'un chauffeur ne perde pas automatiquement le droit à se voir délivrer une carte professionnelle.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que le département entrera en matière sur cette modification puisqu'elle n'aura pas d'impact sur la pratique.

Un député (S) demande si un chauffeur soumis à un retrait de permis d'une durée d'un an à l'entrée en vigueur de la présente loi, peut faire une demande pour une carte professionnelle après un an.

Le Président acquiesce.

Un député (Ve) demande si la position du département est que cet amendement ne change rien et donc ne sert à rien.

M. Patrick Baud-Lavigne répond qu'il s'agit surtout d'une précision.

Une députée (S) souligne que, selon l'exposé des motifs de Me Roulet, ces amendements changeraient effectivement la pratique. Elle cite une partie de l'exposé des motifs en question : « *Petite précision importante et pratique : à l'entrée en vigueur de la précédente loi, des chauffeurs se sont vus refuser de*

conserver leur permis de taxis parce qu'ils étaient au moment même de l'entrée en vigueur, en retrait de permis. ». Elle demande si les cas rapportés par Me Roulet sont des exceptions.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, lors de ces délibérations sur la question, la chambre administrative pourra constater, en consultant les travaux de la Commission sur le sujet, que l'intention du département allait dans le sens de l'alinéa 1^{er} proposé par Me Roulet.

La députée (S) demande si ces cas sont avérés.

M. Patrick Baud-Lavigne indique ne pas avoir de réponse à cette question étant donné que ces événements ont eu lieu en 2005, avant sa prise de fonction.

La députée (S) souhaiterait savoir si, dans l'hypothèse où ces cas étaient avérés, le département souhaiterait éviter la reproduction de cette situation à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

M. Baud-Lavigne acquiesce et souligne que le département ne s'oppose pas à cet amendement.

Un commissaire (MCG) souligne qu'il faut comprendre l'utilité de cette précision. Il s'agit pour les personnes qui tranchent la question d'avoir une base de décision claire. Les chauffeurs sous le coup d'une suspension ne devraient pas se retrouver au pied au mur devant ces administrations. Il n'est pas normal que des recherches juridiques longues leur soient nécessaires pour faire valoir un droit acquis.

Le Président soumet au vote l'amendement à l'alinéa 1^{er} de l'UDC, reprenant la proposition de Me Roulet. Cet alinéa deviendra en réalité un nouvel alinéa 2 :

Pour : 8 (1 EàG, 2 S, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 6 (1 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR)

Abstentions : --

L'amendement est accepté.

Article 42 al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président soumet au vote l'ensemble de l'article 42 :

Pour : 8 (1 EàG, 2 S, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 5 (1 S, 1 PDC, 3 PLR)

Abstentions : 1 (1 Ve)

L'article 42 est accepté, comme modifié, à l'unanimité.

Le Président soumet au vote l'ensemble de l'article 43 :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 43 est accepté à l'unanimité.

Le Président soumet au vote l'ensemble de l'article 44 :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article 44 est accepté à l'unanimité.

Séance du 5 avril 2016

M. Patrick Baud-Lavigne indique que le Conseiller d'État Pierre Maudet souhaiterait assister au troisième débat sur les PL 11709 et 11710. M. Pierre Maudet étant en déplacement avec une délégation économique en Iran pendant la semaine du 26 avril, ceci laisserait donc le temps à la Commission de traiter le PL 11805.

Le Président estime que cela permettrait de faire une pause utile entre les deuxième et troisième débats et de commencer alors le traitement du PL 11805.

Un député (MCG) signale que les travaux sur le PL 11709 arrivent à leur terme. La séance mentionnée par M. Baud-Lavigne pourrait donc effectivement être utilisée étudier le PL 11805 avant d'entreprendre le troisième débat sur le PL 11709.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que le PL 17709 s'accompagne du PL 11710. Celui-ci doit encore être traité mais ne comporte que quelques articles. Ceci pourrait potentiellement se faire sur les deux prochaines séances.

Le Président constate que cette proposition est acceptée par l'unanimité de la Commission.

Le Président reprend les travaux sur le PL 11709 avec l'examen de l'article 45. Le Président signale que Me ROULET propose une série d'amendement à cet article mais constate qu'aucun député ne souhaite reprendre ces propositions.

Article 45 al. 1 : Pas d'opposition – adopté

Un député (S) rappelle qu'il y a actuellement 800 chauffeurs en possession d'un permis de taxi jaune et 240 chauffeurs en possession d'un permis de taxi bleu. Il demande si l'alinéa 2 implique que l'usage accru du domaine public sera donc accordé à un total de l'000 à l'100 taxis après l'entrée en vigueur de la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le député (S) indique que l'amendement de Me Roulet à l'alinéa 2, vise à accorder progressivement l'usage accru du domaine public aux taxis bleus. Ceci afin d'éviter une concurrence trop forte. Il aimerait savoir si la position du département est de donner à l'ensemble des taxis bleus la possibilité de solliciter une autorisation d'usage accru du domaine public.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce mais souligne que cette possibilité ne peut pas être donnée à l'ensemble des personnes susceptibles de conduire un taxi. Il s'agirait alors non seulement des chauffeurs de taxis bleus et jaunes mais aussi des chauffeurs employés ou ayant un contrat de bail à ferme. Il y aurait donc l'600 personnes qui pourraient prétendre à cette autorisation. C'est pour cette raison que le département a choisi de limiter l'octroi de l'autorisation aux chauffeurs de taxis jaunes et bleus détenteurs de plaques uniquement.

Une députée (S) demande si on peut conclure que 400 chauffeurs de taxis sont employés, en possession d'une carte professionnelle mais dépourvus de plaque et donc de véhicule.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et précise que, parmi les l'600 personnes, certains n'exercent pas actuellement le métier de chauffeur. Il signale ne pas être en possession de données précises concernant cette répartition.

La députée (S) aimerait connaître la position du département sur l'augmentation du nombre de taxis jaunes par un maximum de 240 chauffeurs de taxis bleus. Elle demande si, selon le département, l'offre augmentée va créer la demande, ou alors s'il s'agit de ne garder que les meilleurs. Elle souhaiterait également savoir si le département a planifié selon l'une ou l'autre option citée.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que les taxis bleus occupent déjà un marché, composé notamment des hôtels, qu'ils pourront conserver. À priori, il n'y aura donc pas de différence notable sur leur salaire. Il ne s'agit pas d'importer de nouveaux chauffeurs sur le marché genevois, les chauffeurs de taxis bleus sont déjà présents actuellement sur ce marché. Il souligne que sa réponse serait différente si la possibilité d'obtenir une autorisation d'usage accru du domaine public était également donnée aux chauffeurs employés ou sous contrat de bail à ferme.

La députée (S) demande pourquoi les hôtels continueraient de travailler avec les anciens taxis bleus et non pas avec les VTC.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cette possibilité est déjà donnée aux hôtels, or les relations de travail entre les hôtels et les taxis bleus se sont maintenues.

La députée (S) souligne que les entreprises de limousines travaillent également avec les hôtels et demande s'il y aurait des données chiffrées à ce propos.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement.

Article 45 al. 2 : Pas d'opposition – adopté

Un député (UDC) demande s'il y a une différence entre l'alinéa 3 de l'article 45 et la proposition d'amendement de Me Roulet à ce même alinéa.

Le Président répond que l'amendement de Me Roulet supprime la dernière phrase de l'alinéa 3 de l'article 45 : « *Ce droit au montant compensatoire se périmé 8 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.* ».

M. Patrick Baud-Lavigne indique vouloir faire à présent un point de situation sur le fonds des taxis suite à la demande des commissaires et rappelle que deux documents explicatifs avaient été transmis à la Commission dans le courant du mois de février. Ces documents rappellent notamment les bases légales

existantes sur la question du fonds des taxis. Il signale vouloir résumer le contenu de ces documents. Suite à l'entrée en vigueur de la LTaxis en 1999, un mécanisme de paiement de taxe annuelle avait été introduit pour améliorer les conditions sociales des chauffeurs et faciliter leur sortie en touchant une rétribution de 30'000 francs à 40'000 francs pour autant qu'un chauffeur ait exercé pendant 10 ans. Ce système visait à diminuer les inégalités générées par la libre cessibilité des plaques. La LTSP, datant de 2005, utilise un autre mécanisme : toute personne souhaitant posséder une plaque doit payer 40'000 francs, toute personne qui souhaite rendre ses plaques recevra 40'000 francs également.

Un député (S) demande qui reçoit et demande ce montant de 40'000 francs.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit de l'État et ajoute que **les chauffeurs ayant payé 40'000 francs il y a un certain nombre d'années, recevront exactement 40'000 francs en retour**. Aucun d'intérêt ne leur sera versé. Il indique qu'un autre problème se pose également. Les chauffeurs ayant commencé à exercer leur métier avant 2005 n'ont jamais été obligés de payer 40'000 francs pour obtenir leur plaque. Ceux-ci reçoivent malgré tout 40'000 francs en retour lorsqu'ils rendent leur plaque. Cet état de fait explique la fonte du fonds des taxis. Aujourd'hui, 875 taxis jaunes pourraient potentiellement rendre leurs plaques, ce qui nécessiterait environ 35 millions de francs. Parmi ces 875 taxis jaunes, 400 n'ont pas été soumis au paiement de la taxe d'entrée de 40'000 francs.

Une députée (S) aimerait savoir si l'État sait qui s'est acquitté de quel montant.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que ces informations sont disponibles mais qu'elles ont été traitées parallèlement entre le SCOM et l'Office cantonal des véhicules. Un travail interne a donc dû être entrepris pour réconcilier ces deux sources de données. Il poursuit sa présentation du fonctionnement du fonds des taxis en précisant qu'aujourd'hui certains taxis ont payés une taxe qui n'équivaut pas forcément à 40'000 francs. Il explique que le fonds contient actuellement 274'000 francs. Ainsi, **le fonds a subi une perte de 17 millions de francs** pour rembourser, selon les prescriptions de la loi actuelle, des bénéficiaires qui n'avaient jamais contribué à ce fonds. L'État sera responsable de rembourser tous les chauffeurs qui auraient véritablement payé une taxe puisque le projet de loi prévoit la suppression de ce système. Une provision a été faite sur les comptes 2015 dans ce but.

Ainsi, le département souhaite amender l'alinéa 3 de l'article 45 de manière à simplifier la question du paiement de l'autorisation d'usage accru du domaine public.

Le Président indique que cet amendement consiste à supprimer les deux dernières phrases de l'alinéa 3 : « *Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périmé 8 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.* ».

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que cet amendement n'oblige pas les chauffeurs à rendre leur plaque dans les 8 ans. Simplement, à partir de l'entrée en vigueur du PL 11709, ces derniers auront à disposition 8 ans pour s'annoncer au département et avoir droit à un remboursement. Il indique que ce délai a été réduit à 3 ans dans un autre amendement, également proposé par le département, afin de clore cette provision dans un délai raisonnable.

M. Christophe Marguerat explique que, selon la loi actuelle, le seul moyen pour un taxi de récupérer le montant de cette taxe unique était la restitution de plaques. Cet alinéa propose un rendu virtuel de plaques dans un délai de 8 ans. En définitive, la réduction du délai à 3 ans ne modifie pas la situation puisque l'État remboursera tous les montants perçus par le biais d'une provision dans le compte 2015. **Après ces trois ans, le fonds de taxis sera supprimé.** C'est le but de l'amendement.

Le Président signale que la question du délai est traitée dans un nouvel amendement du DSE pour un nouvel alinéa 4 à l'article 45.

Un député (Ve) demande ce qui pourrait empêcher un chauffeur, n'ayant pas contribué au fonds des taxis, de rendre ses plaques avant l'entrée en vigueur de la loi, puis d'entrer une nouvelle fois dans la profession après cette entrée en vigueur.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que la liste d'attente pourra empêcher ces chauffeurs de reprendre leur activité de taxis publics avant plusieurs années. Ils pourront cependant toujours travailler en tant que VTC pendant cette période. Si tous les chauffeurs de taxis jaunes souhaitent rendre leur plaque aujourd'hui, alors l'État devra obligatoirement rembourser 40'000 francs à chaque chauffeur. Cependant, dans ce cas, il n'y aurait plus de taxis.

Le député (Ve) indique que les chauffeurs pourraient alors se mettre d'accord pour récupérer leur plaque à l'entrée en vigueur de la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les sommes versées par les 475 chauffeurs ayant contribué au fonds des taxis ont été provisionnées dans les comptes 2015. Il s'agit au total de 16.5 millions.

Le député (Ve) demande si les provisions faites ne prennent pas en compte les 400 chauffeurs de taxis restants.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et souligne que, selon la logique du département, les 400 chauffeurs n'ayant pas contribué à ce fonds, n'auraient pas le droit à un remboursement de 40'000 francs à l'entrée en vigueur du projet de loi.

Le député (Ve) souligne que ces chauffeurs pourraient faire valoir leur droit avant l'entrée en vigueur du projet de loi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ce risque a été évalué comme faible par le contrôle interne puisque dans ce cas, ces chauffeurs pourraient perdre leur travail.

Un député (S) demande si les chauffeurs qui exercent depuis 1999 n'ont pas eu besoin de s'acquitter d'une taxe quelconque.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que c'était le cas avant 2005.

Le député (S) souhaite savoir pourquoi ces chauffeurs n'ont pas payé la contribution annuelle de 1'300 francs. En effet, un chauffeur qui a obtenu ses plaques en 2000 aurait dû payer 5 fois 1'300 francs jusqu'à 2005.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ce chauffeur pourrait toucher 30'000 francs si, et seulement si, il a exercé pendant 10 ans. Entre 1999 et 2005, il n'aura donc pas assez contribué au fonds.

M. Christophe Marguerat indique que, selon les dispositions transitoires prévues, les chauffeurs en possession d'une autorisation d'usage accru du domaine public avant 1999, ne payaient pas de taxe unique d'entrée. Pour les chauffeurs ayant obtenu une autorisation avant 2005, le montant de la taxe varie de façon progressive entre 1999 et 2005. Après 2005, la taxe demandée était même supérieure à 40'000 francs afin de compenser le manque à gagner.

Une députée (S) souhaite connaître l'affectation des taxes annuelles. Selon ses souvenirs, la collecte de ces taxes devait aider à l'application de la loi et non pas de l'alimentation du fonds.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les chauffeurs ont dû payer une taxe annuelle entre 1999 et 2005. Après 2005, le système a été modifié pour instaurer une taxe unique d'entrée.

La députée (S) demande où est redistribuée la taxe collectée entre 1999 et 2005.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que cette taxe alimente le fonds des taxis. Par la suite, les taxes d'entrée unique ont également alimenté le fonds parce que le système mis en place par la loi de 2005 n'était pas viable.

M. Christophe Marguerat ajoute que certains chauffeurs ont pu percevoir une indemnité de sortie entre 1999 et 2005 du fait qu'ils exerçaient depuis 10 ans.

La députée (S) s'étonne que ce système ait été voté et approuvé par le Grand Conseil.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que c'est la raison pour laquelle le projet de loi abolit ce système tout en remboursant les chauffeurs ayant contribué au fonds de taxis, de manière à garantir une égalité de traitement.

Un député (UDC) rappelle que la motion 2097 avait été déposée par le groupe UDC le 11 juillet 2012 suite à un arrêt du Tribunal fédéral annulant l'arrêt du Conseil d'État fixant le montant de la taxe à 40'000 francs. L'invité de cette motion avait encouragé le Conseil d'État à conserver le fonds pour l'amélioration des conditions sociales de la profession et à le protéger des remboursements ordonnés par la Cour de Justice. Il s'agit de la fonte de fonds mentionné par M. Baud-Lavigne. Il souhaiterait savoir si le projet de loi a pour but de rembourser les personnes souhaitant cesser leur activité de chauffeur et ayant contribué financièrement au fonds. Si tel est le cas, les montants ne seront probablement pas disponibles.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'effectivement le niveau du fonds s'élève à 274'000 francs alors que le montant payé par les chauffeurs ayant contribué au fonds est plus élevé. C'est la raison pour laquelle une provision de 16,5 millions de francs a été faite dans les comptes 2015. Il précise que la fonte de fonds auquel le député faisait référence concernait une autre problématique. En effet, il s'agissait des chauffeurs ayant payé 80'000 francs de taxe d'entrée

et non pas 40'000 francs. Ceux-ci ont déjà été remboursés, le différentiel ayant été récupéré dans le fonds de taxis. Cette décision avait d'ailleurs poussé les associations professionnelles à déposer un recours. Il souligne que ce différentiel est minime en comparaison aux 16.5 millions nécessaires. De plus, le fonds des taxis disparaîtra puisque l'ensemble des taxes d'entrée perçue sera remboursé.

Le député (UDC) estime que cette motion n'aurait, dans ce cas, plus de raison d'être.

Une députée (S) demande si le fonds sera maintenu, à l'entrée en vigueur du projet de loi, jusqu'à ce que tous les chauffeurs ayant contribué au fonds choisissent de sortir de la profession.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que, lors de l'entrée en vigueur du projet de loi, les remboursements auront lieu dans les 3 ans, même si les chauffeurs ne sortent pas de la profession. Ceci était un point très important pour les associations professionnelles.

La députée (S) demande si, une fois le fonds supprimé, la taxe annuelle de 1'300 francs sera intégralement utilisée pour l'application de la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Un député (S) constate que, dans le tableau synoptique du 22 mars, l'amendement du DSE à l'alinéa 3 de l'article 45 stipulait : « *Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité a le droit de percevoir un montant compensatoire égal* ». Il souligne que le terme « *et qui cesse son activité* » aurait dû être repris et biffé dans la nouvelle version de l'amendement présenté par le département.

Le Président acquiesce et souligne que ce n'est qu'une question de présentation, mais qu'il serait effectivement logique que cette suppression soit mentionné dans la formulation du nouvel amendement proposé par le département.

Une députée (S) demande si le nouvel alinéa 4 proposé par le département apporte les mêmes informations que les dernières lignes de l'alinéa 3,

supprimées par l'amendement du département. Il s'agit, pour le chauffeur, d'apporter la preuve qu'il a payé sa taxe d'entrée.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et spécifie qu'un délai de 3 ans est laissé aux chauffeurs pour fournir cette preuve.

La députée (S) aimerait savoir pourquoi le département ne sait pas exactement qui a payé quoi en ce qui concerne la taxe d'entrée.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cette information est moins importante dans la mesure où un chauffeur devra de toute façon apporter une preuve de paiement pour avoir droit à un remboursement de la taxe d'entrée.

Un député (UDC) aimerait savoir si l'obligation d'une demande écrite précéder le remboursement vise à faciliter l'estimation des montants dont l'État devra disposer pour rembourser les taxes d'entrée perçues.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ce montant est connu puisque 16,5 millions de francs ont été approvisionnés dans les comptes 2015. Les informations concernant les versements des chauffeurs sont complètes à 90%. Il signale que l'Office cantonal des véhicules et le SCOM utilisaient des bases de données différentes pour consigner ces montants. Il a ainsi fallu réconcilier les montants, en prenant en compte l'ensemble des décaissements et encaissements. Cette procédure a été effectuée par le contrôle interne du DSE et a été validé par le SAI.

Le député (UDC) estime qu'il est assez sévère d'exiger cette demande écrite ainsi que des preuves de paiement dans les trois ans.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que l'amendement prévoit également un versement dans les douze mois après le dépôt de la demande. Il semble donc probable que les chauffeurs agissent rapidement et qu'une majorité dépose leur demande lors de la première année de l'entrée en vigueur de la loi.

Le député (UDC) demande si l'État sait à qui va chaque franc disponible dans le fonds des taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que les montants perçus varient, tous les chauffeurs n'ont pas payé une taxe unique d'entrée d'un montant de 40'000 francs. Le fonds a actuellement été réduit d'environ 17 millions de francs en raison de paiements parfaitement légaux à des chauffeurs n'ayant

jamais contribués financièrement à celui-ci. Ceci est problématique et explique la création d'une provision dans les comptes 2015.

Une députée (S) aimerait savoir si l'amendement du DSE ne vise qu'à modifier la durée du délai permettant à un chauffeur de déposer sa demande de remboursement.

M. Christophe Marguerat souligne que cet amendement spécifie également qu'un chauffeur ne doit pas cesser son activité pour récupérer le montant de la taxe d'entrée.

La député (S) signale que, selon les propos de M. Baud-Lavigne, la volonté du département a toujours été **d'éviter qu'un chauffeur ne doive cesser son activité pour obtenir le remboursement de la taxe d'entrée**. Cependant, la première version de l'amendement du DSE à l'alinéa 3 n'était pas très explicite sur cette question. Elle demande la raison pour laquelle le délai a été modifié de 8 ans à 3 ans.

M. Marguerat explique que **la durée de 8 ans** est une première estimation du SCOM basé sur le temps nécessaire à un chauffeur pour arriver en haut de la liste selon un certain tournus. La durée de 3 ans proposée dans ce nouvel amendement est plutôt arbitraire et reflète une volonté de clore la question du fonds dans un certain délai.

Un député (PDC) demande si le risque qu'un certain nombre de chauffeurs souhaite rendre leur plaque avant l'entrée en vigueur de la loi a été considéré. Il souhaiterait savoir à quoi correspondent les 16,5 millions de francs discutés précédemment.

M. Patrick Baud-Lavigne répète qu'actuellement à Genève, il y a 875 taxis jaunes, dont 400 qui n'ont jamais payé de taxe d'entrée. Les 475 taxis jaunes restants se sont acquittés de la taxe d'entrée, selon des montants variables mais estimés au total à 16,5 millions de francs. Ce montant a donc été provisionné.

Le député (PDC) demande si les chauffeurs qui n'ont pas payé de taxe d'entrée pourraient malgré tout recevoir une contribution de sortie avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et souligne qu'aujourd'hui, étant donné la loi actuelle et la liste d'attente existante pour accéder à l'autorisation de l'usage accru du domaine public, un chauffeur qui souhaite cesser son activité recevra

40'000 francs mais laissera sa place à un autre chauffeur qui devra, lui, payer 40'000 francs. Le système ne fonctionnerait plus si le nombre de taxis était réduit à moins de 860 taxis jaunes. Dans ce cas, l'État devra payer, en attendant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, une contribution de sortie de 40'000 francs à chaque chauffeur. Il indique que le risque évoqué est faible étant donné que cette réduction n'est pas souhaitée actuellement par le Conseil d'État et que la liste d'attente pour accéder à l'autorisation de l'usage accru du domaine public est longue. C'est la raison pour laquelle le montant provisionné correspond au montant des taxes d'entrée payées par les chauffeurs uniquement.

Un député (MCG) demande si les chauffeurs qui se sont acquittés d'une taxe d'entrée de 80'000 francs auront également 80'000 francs en retour.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 3 de l'article 45 :

³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département.

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Absentions : --

L'amendement est **accepté, à l'unanimité.**

Le Président met au vote l'amendement du DSE pour un nouvel alinéa 4 de l'article 45 :

⁴ La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de préemption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de douze mois suivant la date du dépôt de la requête.

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Absentions : --
L'amendement est **accepté, à l'unanimité.**

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 45 :

Pour : 15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Absentions : --
L'article est accepté, à l'unanimité.

Le Président annonce que Me Roulet a proposé un amendement visant à supprimer l'article 46 et constate qu'aucun député ne souhaite reprendre cette proposition de modification à son compte.

Une députée (S) souhaiterait connaître le but de l'alinéa 1 de l'article 46.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que cet article vise à faciliter le regroupement de chauffeurs dans le but de créer des entreprises de taxis. Ceci répond à une préoccupation des associations professionnelles mentionnant des contraintes importantes à **la création d'entreprises**. Les personnes qui souhaitent arrêter d'exercer le métier de chauffeur ont la possibilité de vendre leur plaque, une seule fois pendant une période de 6 mois. Le but de cet article est de permettre de restructurer un milieu professionnel composé en majorité de petits indépendants et très peu d'entreprises. Dans ces conditions, la création d'entreprise est facilitée par la possibilité de **rachat de plusieurs plaques de taxis afin de créer une flotte**. Une nouvelle entreprise pourrait avoir une nouvelle stratégie marketing et un autre type de centrale d'appel. Il indique que cet article est en quelque sorte un pari fait par le département pour promouvoir la création d'entreprise de taxis mais précise que le département ne souhaitait pas introduire la possibilité d'une cessibilité complète des plaques. En effet, cette démarche aurait eu les mêmes conséquences que celles constatées à Toulouse-Blagnac où les chauffeurs de taxis bloquent l'aéroport. En effet, dans ce cas, les plaques de taxis achetées par les chauffeurs ont perdu de leur valeur suite à l'introduction du modèle VTC. L'état doit donc les racheter afin de compenser la perte subie. Il conclut en soulignant que l'idée de cet amendement est de permettre une ouverture du marché durant 6 mois afin de favoriser l'apparition de nouveaux acteurs, que ce soit un groupement de chauffeurs ou une entreprise de grande envergure.

La députée (S) demande pourquoi le délai pour la vente des plaques est fixé à 6 mois.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ce délai est arbitraire **mais évite les possibilités de spéculation** en étant trop long. Entre les annonces faites autour de la loi et son entrée en vigueur, un délai d'un an est à disposition des personnes souhaitant prospecter le marché. Il explique que, selon le système projeté, un chauffeur ne pourra pas choisir de vendre sa plaque et récupérer le montant de la taxe nécessaire à l'obtention d'un permis de service public.

Un député (UDC) constate que ce système désavantage les petits artisans face à de grandes entreprises comme Uber et demande si un montant maximum de revente ne pourrait pas être fixé.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne qu'une plaque ne pourra être vendue qu'une seule fois dans cette période de 6 mois. Il rappelle que le prix de la plaque des taxis est lié à une réalité économique, la spéculation sera donc limitée. Il est en effet possible d'évaluer le chiffre d'affaires qu'une plaque peut générer, ce qui limite donc le prix qu'un acheteur sera prêt à déboursier dans ce délai de 6 mois.

Le député (UDC) rappelle que les associations professionnelles ne semblaient pas séduites par cette idée.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que Me Roulet prône la cessibilité complète et permanente des plaques. Il explique que, selon sa propre interprétation, ceci permet de conserver l'avantage que certains acteurs puissants du marché ont actuellement. Cet amendement favorise la restructuration du domaine.

Un député (S) aimerait savoir si un chauffeur vendant sa plaque à un prix trop bas pourrait demander à l'État de lui rembourser la différence à la taxe d'entrée qu'il a déboursée.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et souligne que cette procédure permettrait potentiellement à l'État de diminuer le montant à rembourser aux chauffeurs ayant contribué au fonds.

Une députée (S) demande si le prix des plaques sera probablement plus élevé que 40'000 francs.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que cela ne sera pas forcément toujours le cas. En effet, certains chauffeurs n'ayant pas payé de taxe d'entrée pour obtenir

une autorisation accrue du domaine public pourraient faire un bénéfice sur la vente, même si le prix de la plaque est inférieur à 40'000 francs.

La députée (S) remarque que, dans le cas de la vente d'immeubles provenant d'un héritage par exemple, les propriétaires souhaitent toujours obtenir le meilleur prix, bien qu'ils n'aient rien payé eux-mêmes pour acquérir ces biens. Elle estime que les chauffeurs qui n'ont pas payé de taxe, voudront malgré tout obtenir le meilleur prix lors de la vente de leur plaque. Elle souligne ensuite que ce système est plus intéressant pour des investisseurs d'envergure que pour des petits groupements de chauffeurs étant donné un prix de plaques estimable à 50'000 francs.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que ce système permet d'ouvrir le marché à des acteurs ayant les moyens pour concurrencer les acteurs dominants le marché actuellement.

La députée (S) conclut que ce système ne permettra donc pas à un petit groupement de chauffeurs de créer sa propre entreprise.

Un député (MCG) estime que la démarche entreprise par le département est intéressante. Cependant, la durée durant laquelle la revente des plaques est possible est trop courte. Il propose d'amender cet article **pour prolonger cette durée à 1 an**. La vente de plaques ou la création d'une entreprise, suite à l'achat de plaques, ne sont pas des décisions anodines.

M. Patrick Baud-Lavigne mentionne ne pas avoir d'objection à cet amendement.

Un député (UDC) annonce avoir un amendement à l'article 46 consistant à la suppression de l'alinéa 4.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que la suppression de cet alinéa prive l'État d'une partie de ses moyens et rappelle que la plaque constitue une propriété de l'État. Or, les chauffeurs pourront bénéficier de sa vente. Il semble donc peu logique que les chauffeurs puissent cumuler, aux bénéfices déjà obtenus par la vente, le montant compensatoire de la taxe unique.

Le député (UDC) explique être en désaccord avec cette vision et souligne que c'est l'État qui a souhaité mettre un tel dispositif en place.

Le Président met au vote l'amendement MCG à l'alinéa 1 de l'article 46 :

¹ *Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 12 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.*

Pour : 6 (1 PDC, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 7 (2 S, 1 Ve, 4 PLR)

Absentions : 2 (1 EàG, 1 S)

L'amendement est **refusé**.

Article 46 al. 1 : Pas d'opposition – adopté

Article 46 al. 2 : Pas d'opposition – adopté

Article 46 al. 3 : Pas d'opposition – adopté

Le Président met au vote la suppression de l'alinéa 4 proposée par l'UDC :

Pour : 5 (2 UDC, 3 MCG)

Contre : 10 (3 S, 1 EàG, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)

Abstentions : --

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 46 :

Pour : 11 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 MCG)

Contre : 2 (2 UDC)

Abstentions : 2 (1 EàG, 1 MCG)

L'article 46 est accepté

Le Président annonce un amendement de la FéGAPH à l'article 47 et constate qu'aucun député ne souhaite le reprendre à son compte.

Le Président annonce la fin du deuxième débat sur le PL 11709 et le début des travaux sur le PL 11710.

Discussion et vote sur le PL 11710 modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC-1) (H 1 31)

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que ce deuxième projet de loi traite des dispositions fiscales liées au paiement de la taxe permettant l'usage accru du domaine public. Ces dispositions doivent être présentées dans un projet de loi distinct.

Le Président précise que ce nouveau projet de loi est nécessaire parce qu'il pourrait faire l'objet d'un référendum facilité.

Un député (S) aimerait savoir si le PL 11710 favorise l'utilisation de véhicules écologiques par des incitations financières aux détenteurs.

M. Christophe Maguerat répond négativement et souligne que **les incitations à l'utilisation de véhicules écologiques vont résulter de la loi sur les contributions publiques**. De ce fait, le département a souhaité modifier l'article 2 souligné de la loi générale sur les contributions publiques qui prévoyait une limitation de la taxe à 128 francs pour les taxis. Il souligne que le département aura toujours la possibilité d'accorder une réduction sur la taxe à payer, comme il pourrait le faire pour les véhicules équipés pour prendre en charge des personnes en situation de handicap. Il précise que ces questions seront déterminées dans le règlement et que l'exposé des motifs y fait référence.

Une députée (S) constate que le département serait enclin à un abattement de la taxe pour des voitures de taxis accessibles aux personnes en situation de handicap. Cependant, aucune mention n'y est faite dans la loi. La question est donc soumise au bon vouloir du Conseil d'État. Elle demande comment introduire, sans base légale, une distinction dans le règlement entre les taxes payées par un chauffeur ayant une voiture accessible aux personnes en situation de handicap et les autres. Elle souhaiterait introduire une phrase générale dans ce sens dans la loi.

M. Christophe Maguerat répond que la mention d'un montant précis pour la taxe n'est pas recommandée. En effet, **ce montant peut varier selon les équipements par exemple**. Il ne voit cependant pas d'objection à introduire une phrase générique dans le PL 11710 sur la question.

Un député (S) propose d'amender l'article 11A comme suit : « *le département prévoit un montant de taxe incitatif pour des véhicules écologiques ou*

électriques ou des voitures accessibles aux personnes en situation de handicap. »

M. Christophe Maguerat propose au député d'ajouter son amendement en tant que nouvel alinéa 4.

Le député (S) demande si le département pourrait également proposer une formulation sur la question de la taxe incitative.

Le Président mentionne que le département travaille à présent sur cette formulation et donne la parole aux députés pour poursuivre les travaux.

Un député (PLR) souhaite savoir si l'introduction d'une taxe incitative n'aurait pas un double emploi puisque des avantages ont déjà été prévus au niveau des impôts pour les détenteurs de voitures écologiques.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que ce n'est cependant pas le cas pour les véhicules accessibles aux personnes en situation de handicap. La formulation étudiée par le département viserait donc plutôt ce type de véhicule.

Un député (MCG) dit avoir constaté une tendance nette à l'utilisation et à la construction de voitures écologiques. Ainsi, une incitation semble superflue et même problématique sur le long terme avec la multiplication des détenteurs de ce type de véhicules. Il indique soutenir la proposition socialiste, pour les voitures accessibles aux personnes en situation de handicap uniquement.

Une députée (S) propose un nouvel alinéa 4 à l'article 11 A comme suit : *« le Conseil d'État prévoit un montant incitatif de la taxe pour les véhicules accessibles aux personnes en situation de handicap »*.

Le député (MCG) estime que le terme de *« véhicules adaptés »* est plus adéquat dans ce contexte.

La députée (S) indique s'être inspirée d'un amendement de la FÉGAPH mentionnant déjà le terme de *« véhicules accessibles »*. En effet, le terme *« véhicules adaptés »* ne sous-entend pas la même chose.

Un député (PLR) signale qu'un chauffeur qui prend en charge une personne aveugle, donc en situation de handicap, pourrait bénéficier de ce montant incitatif alors que son véhicule ne nécessite aucune adaptation particulière. Ainsi, ce qu'il faudrait encourager, c'est le fait d'adapter son véhicule pour

prendre en charge des personnes en chaise roulante. Il est donc nécessaire de spécifier qu'un véhicule devra être modifié pour bénéficier de ce montant de taxe incitatif.

Un député (MCG) estime que le terme « *accessible* » est relatif tandis que, dans l'exposé des motifs du projet de loi, il est mentionné que : « *le Conseil d'Etat pourrait choisir d'utiliser la taxe comme instrument d'incitation, par exemple en prévoyant une réduction pour l'installation de dispositifs de prise en charge des personnes handicapées* ». Il souligne que le terme d'« *installation de dispositifs de prise en charge des personnes handicapées* » semble plus adapté.

Un député (PDC) signale que le terme de « *personne en situation de handicap* » peut aussi concerner les personnes ayant des troubles psychiques.

Le Président met au vote l'entrée en matière du PL 11710.

Pour :	14 (1EàG, 3S, 1VE, 1PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstentions :	1 (1 PLR)

L'entrée en matière est acceptée.

Préambule et titre du chapitre 1 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président annonce que Me Roulet proposait la suppression de l'article 11 A. Le Président constate qu'aucun député ne souhaite soutenir cette proposition.

Une députée (S) souhaiterait savoir comment le montant maximal de la taxe annuelle a été fixé.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ce montant est le résultat des travaux du débat parlementaire sur la LTSP.

M. Christophe Marguerat ajoute que ces travaux se sont fondés sur la pratique des autres cantons notamment.

Un député (PLR) confirme cet état de fait et précise et que le montant de la taxe avait été fixé après une appréciation globale de ce qui se faisait dans les autres cantons.

Un député (UDC) demande à quoi fait référence le terme de « *mesures nécessaires* » mentionné à l'alinéa 2.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que cet alinéa spécifie que la taxe sera dédiée, non pas à la caisse générale de l'État, mais bien à l'application de la loi.

Article 11 A, al. 1 : Pas d'opposition – adopté.

Article 11 A, al. 2 : Pas d'opposition – adopté.

Une députée (S) demande si concrètement, la perception de la taxe engendre plus de moyens pour l'application de la loi.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et précise que cette taxe n'existe pas dans la loi actuelle.

La députée (S) demande si ces montants pourraient être réaffectés ailleurs d'une manière ou d'une autre.

M. Patrick Baud-Lavigne rappelle que le Grand Conseil va voter les budgets, il aura donc toujours la possibilité de le remanier dans le cas où une diminution de l'équivalent de la projection de la taxe est constatée.

Un député (PLR) indique ne pas avoir suivi tous les travaux de la Commission et demande selon quel processus l'argent peut rentrer dans le fonds des taxis. Dans la loi d'abrogation, il était prévu que la taxe compense, dans un premier temps, le fait que l'État doive rembourser les chauffeurs qui souhaitent arrêter d'exercer leur métier puis, dans un deuxième temps, la taxe serait affectée au contrôle et à l'application de la loi. Ceci fait écho à une volonté du Grand Conseil de disposer d'une brigade de taxis et permet d'assurer à terme son existence. Le but visé était la mise en place d'un mécanisme permettant de financer les moyens nécessaires à l'application de la loi. Il demande si le projet de loi prévoit, pour les chauffeurs entrants dans la profession, le paiement d'une taxe unique de 40'000 francs et d'une taxe annuelle.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et explique que l'instauration d'une **taxe de 1'400 francs pour un total de 1'000 taxis nécessiterait environ 16 ans pour compenser le montant de 16,5 millions manquant**. C'est la raison pour laquelle ce montant a été provisionné dans les comptes 2015. La taxe sera également affectée en partie à leur application puisque le respect des

dispositions légales comprend également les dispositions transitoires. Il signale qu'au vu de la volonté marquée de la Commission pour un renforcement du contrôle de l'application de la loi, l'entier de la taxe ne sera pas dédié en totalité au remboursement de la provision.

Le commissaire (PLR) dit que le principe était que la taxe soit d'abord affectée au remboursement des montants compensatoires et après au contrôle et à l'application du projet de loi, notamment à l'aéroport par exemple. Il dit ne pas avoir de souvenirs précis de la formulation proposée alors mais soutient la formulation actuelle du département puisqu'elle permet plus de liberté.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que la réconciliation des deux bases de données s'étant finalisée en fin d'année 2015, la Commission n'avait peut-être pas conscience des montants en jeux.

Le député (PLR) répond que la Commission n'avait pas de chiffres précis à disposition mais qu'une estimation supérieure à 16 millions francs avait été faite selon ses souvenirs.

Le Président note qu'en l'état, l'intention du département n'est pas d'affecter la taxe au remboursement de cette provision.

M. Patrick Baud-Lavigne explique ne pas avoir évoqué la question avec le Conseiller d'État Pierre Maudet mais constate, au vu des débats parlementaires, que la volonté de la Commission et du Grand Conseil serait d'affecter la taxe, non pas au remboursement des 16,5 millions de francs, mais bien au contrôle et à l'application de la loi. Ce constat sera transmis à M. Maudet.

Le député (PLR) souhaite savoir comment le fonds pourrait être approvisionné.

M. Patrick Baud-Lavigne explique qu'il s'agit d'une provision qui a été faite dans les comptes 2015 sur la base de 875 taxis en circulation.

Le Président estime que la volonté manifeste de provisionner intégralement le montant de 16,5 millions de francs indique que la taxe annuelle serait plutôt affectée au contrôle et à l'application des dispositions du projet de loi. L'affectation de cette taxe annuelle pourra être précisée si nécessaire.

Article 11 A, al. 3 : Pas d'opposition – adopté.

Le Président laisse la parole au département quant à la formulation de l'amendement d'un alinéa 4 nouveau.

M. Christophe Marguerat cite l'amendement en question : « *le Conseil d'État peut prévoir une réduction de la taxe annuelle pour le détenteur d'une autorisation ayant installé dans son véhicule un dispositif de prise en charge de personne en situation de handicap.* ».

Une députée (S) n'est d'accord avec la formule potestative utilisée par le département.

Un député (MCG) propose l'amendement suivant pour un nouvel alinéa 4 : « *le Conseil d'État réduit la taxe pour les véhicules équipés d'installations et de dispositifs de prise en charge de personnes handicapées.* ».

M. Christophe Marguerat indique que la réduction de la taxe devrait être accordée, non pas aux véhicules, mais à leurs détenteurs comme le propose l'amendement du département.

Le député (MCG) souligne que la formulation de son amendement laisse moins de marge de manœuvre au Conseil d'État.

Le Président demande au député MCG s'il souhaite retirer sa proposition d'amendement au profit de celui du département. Ce dernier répond négativement.

Le Président annonce que le département souhaite supprimer le terme « *peut prévoir* » dans sa proposition d'amendement pour la remplacer par « *prévoit* ».

Le député (MCG) propose une modification de son amendement comme suit : « *le Conseil d'État réduit la taxe pour les détenteurs de véhicules équipés d'installations et de dispositifs de prise en charge de personnes handicapées.* ».

Le Président souligne que les deux amendements proposés sont proches puis constate que le député MCG souhaite se rallier à la proposition du département.

Le Président soumet l'amendement du département au vote :

⁴ *le Conseil d'État prévoit une réduction de la taxe annuelle pour un détenteur d'autorisation ayant installé dans son véhicule un dispositif de prise en charge d'une personne handicapée.*

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 1 (1 PLR)

L'amendement est **accepté**.

Un député (S) annonce un amendement pour un nouvel alinéa 5 comme suit :
« *chaque détenteur utilisant un véhicule électrique est exonéré du paiement de la taxe* ».

Un député (PLR) demande la raison pour laquelle les exonérations en faveur des détenteurs de véhicules électriques soient aussi généreuses. En effet, **les véhicules électriques ne permettent qu'un report de la pollution**. Il rappelle qu'une incitation pour les détenteurs de ces véhicules existe déjà au niveau de la taxe automobile payée. Il s'agirait donc ici de faire un double cadeau à ces personnes, raison pour laquelle il demande à son collègue socialiste de retirer cet amendement.

Un député (MCG) demande également le retrait de cet amendement étant donné que, dans les années à venir, le nombre de véhicules électriques sera de plus en plus important. Ainsi, les moyens mis à disposition pour l'application de la loi seront amoindris.

Le député (S) estime qu'il est improbable que tous les chauffeurs utilisent des véhicules électriques et souligne qu'il s'agit, non pas d'un double cadeau, mais bien d'une double incitation aux détenteurs de ces véhicules.

Le Président soumet la proposition d'amendement socialiste pour un nouvel alinéa 5 :

⁵ *Chaque détenteur utilisant un véhicule électrique est exonéré du paiement de la taxe.*

Pour : 4 (1 EàG, 1 Ve, 2 S)

Contre : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstentions : 1 (1 S)

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'article 11 A dans son ensemble :

Pour : 13 (1 EàG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 2 (1 PLR, 1 S)

L'article 11 A est **accepté tel qu'amendé**.

Séance du 12 avril 2016

Le Président reprend les travaux sur le PL 11710 avec l'examen de l'article 45, alinéa 1, dernière phrase et alinéa 2, dernière phrase (nouvelle). Le Président demande si ces deux précisions appellent des remarques. Le Président constate que la Commission approuve ces deux modifications.

Article 45 al. 1, dernière phrase : Pas d'opposition – adopté

Article 45 al. 2, dernière phrase (nouvelle) : Pas d'opposition – adopté

Le Président soumet au vote l'ensemble des modifications à l'article 45 :

Pour : 10 (1 EàG, 1 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article est adopté, à l'unanimité.

Le Président soumet au vote l'article 1 souligné :

Pour : 10 (1 EàG, 1 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article est adopté, à l'unanimité.

Une députée (S) constate que l'article 421 vise à soumettre les taxis au paiement de la taxe au même titre qu'un citoyen lambda et demande si des estimations de la taxe seraient disponibles.

M. Christophe Marguerat explique que, dans une optique favorisant les taxis ayant des bilans énergétiques favorables, le montant de la taxe sera adapté à l'équipement du véhicule des chauffeurs. Une estimation de ce montant peut donc être difficilement donnée.

M. Patrick Baud-Lavigne ajoute que l'article 415 de la loi sur les contributions publiques traite de la question des barèmes.

La députée (S) indique vouloir connaître le montant de cette taxe pour les Toyota Prius, qui composent la moitié des véhicules utilisés par les taxis.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que cette taxe est également fonction de la puissance du véhicule.

M. Christophe Marguerat précise qu'un système de bonus et de malus est prévu dans l'alinéa 4 de l'article 415 de la LCP.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que l'article 421 tel que présenté a été modifié de façon à supprimer la mention de taxis. Le PL 11710 ne traite pas des ambulances.

Article 421 (nouvelle teneur avec modification de la note) : Pas d'opposition – adopté

Le Président soumet au vote l'article 2 souligné :

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions : --

L'article est adopté, à l'unanimité.

Un député (MCG) demande si le délai référendaire est bien de **40 jours**.

M. Patrick Baud-Lavigne acquiesce et souligne que **500 signatures sont nécessaires pour un référendum** facilité.

Le député (MCG) souhaite savoir si l'État devra d'abord attendre 40 jours avant de mettre les projets de loi en vigueur.

M. Christophe Marguerat acquiesce et souligne que cette procédure évite une promulgation automatique des lois après la publication, une fois que le délai référendaire est passé.

Le Président soumet au vote l'article 3 souligné :

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'article est adopté, à l'unanimité.

Séance du 3 mai 2016

XVIII. Audition de la Commission de la concurrence, représentée par le Prof. Dr Vincent Martenet, président, M. Nicolas Diebold, responsable du Centre de compétence Marché intérieur, et M. Gaël Schaffter, collaborateur scientifique

Le Président accueille les auditionnés et explique que cette audition a pour objet les recommandations contenues dans l'avis de droit établi par la COMCO pour les PL 11709 et 11710. Cette audition s'est organisée sur demande des députés. Le Président demande aux auditionnés de survoler les recommandations contenues dans l'avis de droit après quoi les députés pourront leur adresser leur question.

M. Vincent Martenet remercie le Président et indique que les recommandations formulées se basent sur la loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) et sur la loi sur les cartels. Il souhaite saluer en préambule le travail législatif effectuée. En effet, **il favorise la concurrence dans un sens constructif tout en maintenant des garde-fous**. Globalement, les projets de loi vont dans la bonne direction et sont largement conforme à la LMI, à l'exception de quelques points. Ceux-ci ne sont cependant pas mineurs mais pourront être facilement corrigés afin de maintenir l'équilibre politique trouvé avec ces textes de lois.

Il indique que quelques recommandations ont été formulées pour préciser le texte sur certains points. Il s'agit notamment d'introduire **une mise au concours des concessions d'usage accru du domaine public** pour assurer la conformité à la LMI. Ce point est le plus délicat et nécessite une discussion politique. Il note ensuite que l'implémentation **d'un tarif maximal** uniforme au sein des centrales de courses est incompatible avec la loi sur les cartels. Le risque étant que les acteurs du marché déposent des recours contre les projets de loi. Ceci pourrait créer une incertitude juridique durable dans le canton. Il relève que les autorités genevoises souhaitent clarifier la situation et invite ainsi la Commission à être sensible à ces recommandations, pour éviter un contentieux durable.

Un député (MCG) annonce avoir une question concernant l'usage accru du domaine public. Les projets de loi prévoient la fusion de deux entités de taxis pour avoir un total de 1'200 taxis officiels réunis sous une même réglementation. Ces derniers auront un usage accru du domaine public contre le paiement d'une taxe. Il souligne que l'utilisation accrue du domaine public n'est ni totale ni unique, puisque les vélos et les transports de personnes handicapées utilisent les voies de bus par exemple. Il constate que selon la recommandation de la COMCO, les patentes de taxis seraient redistribuées tous les 6 ans.

M. Vincent Martenet souligne que la qualification de l'usage accru du domaine public relève des projets de loi. Le critère central s'agissant de la LMI est de savoir si ces autorisations sont limitées. Si une limite est posée alors, selon l'alinéa 7 de l'article 2 de la LMI, un appel d'offres doit être mis en place. Le fait qu'un grand nombre d'autorisations existe n'est pas considéré par la LMI. Il rappelle que **la possibilité de renouveler l'autorisation existe et est prévue**, peut-être pas tous les 6 ans cependant. Il s'agit d'une règle fédérale. Ce système d'appel d'offres est utilisé par la ville de Lucerne et ne semble pas poser de problèmes.

M. Nicolas Diebold ajoute que **la ville de Zürich ne limite aucunement les autorisations d'usage accru du domaine public**. Ceci rend la mise en place d'un système d'appel d'offres inutile. Cependant, un système d'appel d'offres doit être mis en place dès qu'il y a une limitation des acteurs accédant à un marché.

Le député (MCG) souhaiterait avoir des précisions concernant l'ouverture vers des marchés extérieurs. Il demande si un taxi vaudois pourrait venir exercer sur le marché genevois sans aucune obligation d'ordre monétaire notamment. Dans ce cadre, les taxis provenant des zones frontalières françaises pourraient également venir exploiter leur autorisation de taxis à Genève.

M. Vincent Martenet rappelle que la LMI se limite au marché intérieur suisse. Il est cependant à noter que l'accord sur la libre circulation des personnes impose le respect de certaines obligations aux cantons pour éviter toute discrimination. Il explique que cette question n'est pas du ressort de la COMCO.

M. Nicolas Diebold ajoute que **l'accord sur la libre circulation des personnes est applicable au marché des taxis** selon un arrêt du Tribunal fédéral. Les critères utilisés ne vont cependant pas aussi loin que ceux de la

LMI. Selon l'article 13 du PL 11709, un offreur externe provenant du canton de Vaud peut amener un client à Genève puis en prendre en charge en sortant du canton. Il faudrait ici préciser qu'un offreur externe peut également accepter des missions, dans le canton de Genève, sur commande. Il rappelle que la Cour de Justice de Genève s'est déjà prononcée sur la question.

M. Vincent Martenet ajoute que la réciproque s'applique également aux taxis genevois. Ils pourront également accepter des missions sur commande dans le canton de Vaud par exemple. Cependant, **l'usage accru du domaine public n'est pas accordé aux offreurs externes.**

Le député (MCG) demande si un taxi vaudois pourrait être sollicité à Genève et utiliser ensuite le reste de sa journée de travail pour exercer dans le canton.

M. Vincent Martenet acquiesce et précise que ce chauffeur devra exercer sur commande uniquement et sans autorisation d'usage accru du domaine public.

M. Nicolas Diebold estime que, dans le cas discuté, l'alinéa 2 de l'article 13 du PL 11709 pourrait s'appliquer. En effet, celui-ci traite de l'exercice régulier de la profession par des offreurs confédérés externes au canton de Genève. Il y a donc une possibilité, dans ce cadre, d'autoriser cette pratique. Il signale cependant que la procédure d'octroi de l'autorisation telle que prévue par le projet de loi, n'est pas conforme à la LMI.

Un député (UDC) demande si des cantons semblables à Genève ont aussi des problèmes de concurrence dans le marché du transport professionnel notamment du fait de l'entreprise Uber.

M. Vincent Martenet répond que la COMCO a rendu la Ville de Zürich attentive, il y a quatre ans, aux exigences de la LMI. Il estime que cette ville peut être comparée à Genève en raison des communes qui l'entourent et de sa proximité avec le canton d'Argovie. Cette recommandation avait été donnée avant l'arrivée d'Uber cependant la COMCO a interagi par la suite avec la ville sur la problématique Uber.

M. Gaël Schaffter explique que beaucoup de conflits ont vu jour suite à l'arrivée d'Uber, notamment à Genève, Bâle ou Zürich. Ces conflits ont cependant pour origine la mise en place, par l'entreprise, de produits différents, tels Uber X ou Uber Pop. **L'offre d'Uber à Genève est donc spécifique.**

Un député (UDC) demande si les deux projets de loi sont compatibles avec l'arrivée d'Uber.

M. Vincent Martenet estime qu'Uber représente une problématique plus large. C'est un facteur qui dynamise la concurrence. Une première réaction face à cela serait de ne pas légiférer du tout ou au contraire de limiter l'accès au marché totalement. Les PL 11709 et 11710 représentent une voie médiane et paraissent conforme à la LMI avec quelques réserves notamment concernant le système d'appel d'offres et aussi la conformité à la loi sur les cartels. On aurait cependant pu imaginer moins d'interventions législatives comme dans certains cantons alémaniques.

M. Nicolas Diebold ajoute que dans le canton de Bâle-Ville, les taxis ont une autorisation classique alors que l'ensemble des chauffeurs professionnels peuvent exercer en tant que VTC. Or les projets de loi présentés imposent quand même certains critères aux VTC.

Le député (UDC) demande si la recommandation de la page 11 de l'avis de droit permet de tenir compte de la présence d'Uber.

M. Vincent Martenet acquiesce.

Une députée (S) demande si le risque à ne pas suivre les recommandations proposées par la COMCO serait un recours contre les projets de loi par un des acteurs du marché du transport professionnel.

M. Vincent Martenet acquiesce et ajoute que la COMCO pourrait recourir également contre les projets de loi s'il est constaté que l'accès au marché de transport professionnel est entravé. Dans le cas où ses recommandations ne sont pas suivies, la COMCO pourrait également recourir, pour des questions de cohérence.

La députée (S) constate qu'il ne s'agit donc pas vraiment de simples recommandations.

M. Vincent Martenet explique qu'il faut avant tout créer une sécurité juridique à Genève. Dans ce cadre, il s'agit de considérer également les délais de recours judiciaires.

La commissaire (S) indique avoir voulu éclaircir la position de la COMCO sur ses propres recommandations.

M. Vincent Martenet ajoute que la question de l'appel d'offres est d'ordre politique tandis que celle de l'obligation du tarif unique pour les abonnées d'un même opérateur n'est pas non plus à sous-estimer s'agissant de la loi sur les cartels.

La députée (S) demande si la COMCO a été sollicitée par le département dans l'établissement des projets de loi.

M. Gaël Schaffter explique qu'un premier contact avait été établi avec le département pour déterminer l'impact d'Uber puisque la recommandation de la COMCO sur le sujet n'existait qu'en allemand. Une séance informelle d'échanges avec le département a eu lieu sur le fonctionnement de la LMI et l'explication concrète de la recommandation.

M. Vincent Martenet précise que ces recommandations avaient été rédigées en allemand parce qu'elles étaient adressées à des cantons alémaniques.

La députée (S) demande comment concrètement un système d'appel d'offres tel que proposé à l'alinéa 7, article 2 de la LMI pourrait être mise en place.

M. Vincent Martenet répond que **la LMI pose le principe de l'appel d'offres et non pas celui de la procédure à suivre**. Il ajoute que ce système d'appel d'offres est en cours de mise en place en Ville de Lucerne, sans que des difficultés particulières ne soient reportées. Des précisions pourront être apportées par écrit aux députés à cet égard.

La députée (S) indique vouloir des précisions supplémentaires sur le paragraphe 25 de l'avis de droit et demande si, selon ce paragraphe, un offreur confédéré pourra s'ajouter au quota fixé de 1'200 taxis et aura de toute façon le droit à une autorisation supplémentaire.

M. Nicolas Diebold explique que la raison justifiant la limitation des concessions d'usage accru du domaine public est le fait que le domaine public est limité. Il note que, souvent, certains taxis externes louent une place de parc dans un canton voisin devant une discothèque située sur un espace privé. Ces chauffeurs transportent ensuite leur client depuis cet emplacement. Dans ces cas, il n'y a pas de raison objective qui existe pour soumettre cette manière d'exercer la profession à l'obligation d'obtenir une concession. Un externe peut donc pouvoir venir exercer sa profession à Genève sans autorisation d'usage accru du domaine public dans ce cas.

M. Vincent Martenet ajoute que cette manière d'exercer la profession n'interfère pas avec les 1'200 autorisations d'usage accru du domaine public.

La députée (S) demande si le fait que les taxis externes soient assimilés à la catégorie des VTC modifie le point de vue de la COMCO.

M. Nicolas Diebold explique qu'un taxi externe ne peut pas être assimilé à un VTC puisqu'il ne fonctionne pas sur commande mais sur sollicitation des clients depuis une place privée.

La députée (S) demande si c'est cette raison qui explique le fait que, selon la COMCO, la limitation des autorisations n'est pas proportionnée.

M. Nicolas Diebold acquiesce et indique que cette limitation n'est pas non plus dictée par un intérêt public.

M. Gaël Schaffter constate que la question porte sur la proposition de suppression de l'alinéa 3 de l'article 13. En effet, cet alinéa impose aux taxis exerçant régulièrement à Genève non seulement d'avoir une autorisation selon l'alinéa 2 mais aussi une autorisation d'usage accru du domaine public selon l'alinéa 3. Or la distinction entre les deux alinéas n'est pas flagrante. Le texte oblige donc un taxi exerçant régulièrement à Genève à avoir une autorisation d'usage accru du domaine public alors qu'il n'en aura pas forcément besoin et qu'il pourrait ne pas l'obtenir puisque ces autorisations sont limitées. Cette disposition va trop loin selon l'avis de la COMCO.

M. Baud-Lavigne intervient en précisant que **l'usage accru du domaine public concerne les places de stationnement mais également les voies de bus et l'accès prioritaire à l'aéroport de Genève**. Il ajoute que la gestion des places de stationnements réservées aux taxis ne pose pas de problème à Genève et est largement du fait des chauffeurs. Une autorégulation s'effectue donc. Il explique que l'autorisation d'usage accru du domaine public sera accessible aux chauffeurs exerçant régulièrement à Genève et qui souhaitent utiliser des voies de bus ou accéder à l'aéroport de Genève pour avoir des courses plus rentables.

Il demande si, selon les recommandations de la COMCO, les taxis externes devraient pouvoir automatiquement et gratuitement accéder à cet usage accru du domaine public en sus des 1'200 taxis qui seront déjà autorisés.

M. Nicolas Diebold demande si les bocks présents à l'aéroport de Genève occupent l'espace public.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que ces bocks se situent dans un espace privé de l'aéroport et sont réservés aux taxis officiels.

M. Vincent Martenet demande s'il est possible pour les taxis externes de prendre en charge, sur commande, leur client devant l'aéroport.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que **les taxis genevois n'auront pas plus ou moins d'avantages à l'entrée en vigueur de ces projets de loi. Ils seront seulement plus nombreux.** Les VTC et les taxis confédérés externes devront eux utiliser les zones dédiées aux VTC à l'aéroport. En effet, **seuls les taxis genevois peuvent bénéficier sur le territoire genevois de l'usage accru du domaine public.**

M. Vincent Martenet donne l'exemple d'un taxi vaudois, qui dispose d'une place privée devant une discothèque à Genève et effectue souvent des courses depuis l'aéroport. Il demande si, dans ce cas, le chauffeur vaudois devra également bénéficier d'une autorisation accrue du domaine public.

M. Patrick Baud-Lavigne répond négativement et souligne que ce taxi aura simplement une obligation gratuite d'annonce. Il signale que le problème des recommandations adressées dans l'avis de droit de la COMCO est le risque d'une distorsion de concurrence. En effet, les taxis immatriculés dans le canton de Vaud pourront exercer à Genève en contournant totalement le système d'autorisation d'usage accru du domaine public genevois.

M. Vincent Martenet indique que l'usage accru du domaine public nécessite l'achat d'une concession.

M. Patrick Baud-Lavigne estime que cette concession perdra de sa valeur s'il est connu que cette autorisation peut être obtenue de manière indirecte mais gratuite en s'immatriculant dans le canton de Vaud.

M. Gaël Schaffter constate un malentendu sur ce point et répète que les alinéas 2 et 3 de l'article 13 sont similaires dans leur formulation. En effet, l'alinéa 2 fait référence à la volonté d'exercer régulièrement la profession de chauffeur dans le canton de Genève tandis que l'alinéa 3 fait référence à l'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton. Il explique que la COMCO ne recommande pas qu'un chauffeur vaudois puisse

prétendre à un usage accru du domaine public de par la LMI. Cependant, si un taxi vaudois vient régulièrement dans le canton de Genève et n'utilise pas le domaine public de manière accrue, il ne devrait pas avoir besoin de cette autorisation.

M. Baud-Lavigne signale que dans ce cas, il sera assimilé à la catégorie des VTC même si l'exercice de sa profession dans le canton de Genève est régulier.

M. Diebold explique que, selon la compréhension du projet de loi par la COMCO, un taxi externe ne peut pas venir exercer à Genève en tant que VTC étant donné ses enseignes mentionnant « taxi » notamment. Ainsi, la COMCO a recommandé que l'article 13 soit modifié de façon à permettre aux chauffeurs confédérés externes de prendre en charge des clients sur commande ou de préciser qu'un chauffeur externe peut être assimilé à la catégorie des VTC. **Le risque évoqué par M. Baud-Lavigne qu'une majorité de chauffeurs s'immatriculent dans le canton de Vaud pour ensuite exercer à Genève ne concerne pas la LMI mais a des aspects inter cantonaux.** Ceci constituerait un abus du droit.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que c'est pourtant la pratique d'Uber.

M. Gaël Schaffter rappelle qu'il existe un arrêt de la Cour de justice de Genève concernant un taxi valaisan souhaitant récupérer un client à l'aéroport de Genève. La Cour avait jugé qu'il n'était pas nécessaire que ce taxi soit soumis à un examen ou au paiement de la taxe d'accès à l'aéroport.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que ce recours est toujours pendant devant la Chambre administrative. S'agissant des taxis externes, la loi genevoise ne peut pas s'appliquer aux chauffeurs vaudois dans le canton de Vaud. Ainsi, les chauffeurs de taxis externes au canton de Vaud seront considérés de la même manière qu'un chauffeur VTC. Le fait d'ajouter la mention de commande préalable ne changera que peu de choses étant donné que les chauffeurs VTC ne travaillent que sur commande. Un chauffeur VTC ne pourra donc pas être hélé même à partir de sa place privée. Le texte semblait clair de ce point de vue.

M. Vincent Martenet constate qu'un accord existe sur ce point et indique que la COMCO est à disposition pour une éventuelle reformulation des articles des projets de lois.

Un député (S) demande si l'élimination des entraves au marché intérieur suisse ne peut pas s'appliquer à d'autres professions, par exemple les ramoneurs ou les notaires.

M. Vincent Martenet explique que la libre circulation devrait aussi s'appliquer aux notaires et constate une écoute moins forte sur ces questions dans les cantons romands. Il rend les députés attentifs au fait que cette différence n'est pas favorable aux justiciables. En effet, les frais de notaires pratiqués à Genève sont parmi les plus élevés. Il souligne que la Suisse ne peut plus se permettre cela et indique que la loi Macron, en France, touche également les notaires. Un notaire genevois instrumentant un acte authentique dans le canton de Vaud et faisant l'objet d'un refus du registre foncier, pourra recourir devant le Tribunal fédéral.

M. Baud-Lavigne ajoute que la solution de l'appel d'offres est suggérée par la COMCO mais l'implémentation de ce système peut être problématique avec l'200 autorisations d'usage accru à attribuer. Il fait l'hypothèse d'une redistribution régulière des autorisations selon certains critères à définir. Dans ce cadre, des chauffeurs ayant exercé la profession depuis 25 ans pourraient en être exclus parce que leurs voitures contreviennent à certains critères par exemple. Ceci pourrait générer des recours et de multiples drames.

M. Vincent Martenet indique que les critères utilisés dans l'appel d'offres doivent être objectifs et mentionne que des renseignements sur le fonctionnement de ce système à Lucerne seront récoltés. Il dit ne pas être choqué si l'utilisation des critères discutés puisse empêcher un véhicule hors norme d'être utilisé par un chauffeur.

M. Patrick Baud-Lavigne demande la raison justifiant qu'un chauffeur perde son gagne-pain, si celui-ci lui rapporte un salaire. Il indique qu'un des buts de la loi est bien d'avoir un niveau de qualité de service supérieur.

M. Vincent Martenet estime que la concurrence devrait aussi permettre d'améliorer la qualité d'un service et n'est donc pas choqué par le fait d'introduire des critères objectifs dans l'appel d'offres.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que, selon l'avis de droit du Professeur Auer, **le système d'appel d'offres n'est pas nécessaire pour les raisons suivantes** : *« comme le département n'applique pas de prestations qui sont acquises par l'État, les conditions d'octroi devraient respecter un certain nombre de principes qui doivent être cohérents, transparents et respecter la*

libre égalité de traitement ». La question se pose également du fonctionnement de la liste d'attente dans ce cadre. Il demande si chaque sortie d'un chauffeur de taxi de la profession devrait s'accompagner d'un appel d'offres. Ceci nécessite des moyens considérables sans avoir de vraie plus-value au niveau du marché. Il rappelle que la volonté était de favoriser, avec les projets de loi, l'ouverture du marché des taxis en augmentant leur nombre notamment.

M. Vincent Martenet indique ne pas pouvoir se prononcer sur l'avis de droit du Professeur Auer puisqu'il n'en a pas pris connaissance et signale que la LMI ne concerne pas les prestations acquises par l'État qui, elles, relèvent d'une logique de marché public. **La problématique centrale ici est la limite à l'accès d'une profession.** Les critères objectifs pour gérer cet accès constituent des questions opérationnelles. Dans ce cadre il mentionne que la COMCO se tient à disposition pour trouver des solutions concrètes et évoque la possibilité d'attribuer des concessions par lot. Il pourrait être imaginable que, lors de l'attribution des autorisations, seuls ceux qui remplissent les critères figurent sur la liste d'attente.

M. Gaël Schaffter signale que l'association *Sécurité Riviera* a modifié son règlement concernant les taxis de cette manière. Dans ce cadre, un chauffeur n'ayant jamais eu de licence aura des points supplémentaires pour ne pas être pénalisé lors de l'attribution de l'autorisation par exemple. Pour assurer une certaine rotation des concessions, le critère du nombre de concessions déjà acquises par le passé est pris en compte.

M. Patrick Baud-Lavigne estime qu'il est difficile avec ce système d'ouvrir à la concurrence le domaine des compagnies de taxis. Il mentionne que les chauffeurs de taxi auront la possibilité de vendre une seule fois leurs plaques. Ceci pendant les quelques mois de période transitoire suivant l'adoption des projets de loi. Cette possibilité favorise la création de sociétés qui pourraient devenir des acteurs importants dans le domaine des sociétés de taxis afin de concurrencer le monopole présent actuellement. Il souligne que le système d'appel d'offres perpétue la tradition de chauffeurs artisans au détriment de la création de sociétés de taxis de plus grande envergure. Certaines sociétés qui possèdent 5 à 6 taxis verront leur viabilité économique remise en question avec ce système. Il ajoute ne pas voir l'intérêt public qui pourrait présider à la mise en place d'un système appel d'offres pour gérer les autorisations.

M. Vincent Martenet explique que ce système d'appel d'offres permet de réaliser l'égalité de traitement.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que **le système du premier arrivé premier servi** utilisé actuellement permet également de réaliser cette égalité de traitement. Les chauffeurs pourront donc accéder aux autorisations en fonction de l'ordre d'inscription sur la liste.

M. Vincent Martenet aimerait savoir si les nouveaux arrivés pourraient également prétendre à une autorisation.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que ce système inclut tous les chauffeurs aspirants à cette autorisation. Actuellement, 60 à 70% de chauffeurs inscrits sont des taxis bleus. Ceux-ci pourront accéder à l'autorisation d'un coup. **Après l'octroi de 1'200 autorisations, une liste d'attente sera créée.** Il souligne que l'augmentation des autorisations permet de façon automatique d'augmenter également le taux de rotation des autorisations et que, dans les premiers mois, des entreprises auront la possibilité de racheter des autorisations et ainsi restructurer le marché genevois.

M. Vincent Martenet explique que, dans ce cadre, une attribution par lot permettrait également la création de sociétés de taxis ainsi que la possibilité de regrouper plusieurs autorisations.

M. Nicolas Diebold ajoute que l'alternative possible est de ne pas limiter le nombre des autorisations.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la configuration du canton ainsi que **la possibilité que 3'000 à 4'000 chauffeurs professionnels puissent utiliser les voies de bus en réduisant significativement la vitesse des transports publics**, rend cette proposition peu adéquate pour Genève. Dans cette optique, le numerus clausus a été maintenu de manière à avoir un trafic semi-privé de taxis efficace sans péjoration trop importante de la vitesse commerciale des transports publics. Il mentionne vouloir connaître le but poursuivi par le système de l'appel d'offres.

M. Vincent Martenet répond que ce système a été proposé pour des raisons d'égalité de traitement, comme le prescrit l'alinéa 7, article 2 de la loi fédérale sur le marché intérieur.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que ce système ouvre la porte à de multiples recours sur les critères d'attribution. Il fait ensuite l'hypothèse que 2'400 chauffeurs de taxis remplissent les critères de l'appel d'offres. Il demande

quelles méthodes devraient être utilisées pour réduire ce chiffre étant donné que 1'200 concessions seulement pourront être attribuées.

M. Vincent Martenet propose des critères liés à l'expérience ou alors un tirage au sort.

M. Pierre Maudet intervient en soulignant avoir participé avec la COMCO à une rencontre informelle mais que cette entité n'est pas liée aux projets de loi discutés. Il estime que le système d'appel d'offres pose d'abord la question de la praticabilité et donne l'exemple des concessions sur le domaine public existantes au niveau de la Ville de Genève. Les emplacements de stands de glace, par exemple, sont en nombre réduit en Ville de Genève et attribués sur la base de critères facilement atteignables. Ainsi, le nombre de postulations remplissant les critères fixés excède le nombre d'emplacements disponibles. Des biais judiciaires sont donc ouverts à ceux qui voient leur autorisation retirée et ceux à qui une autorisation a été refusée sur la base de ces critères. La question de l'efficacité se pose également dans **la balance des intérêts publics**, ceci même sans prendre en compte les moyens à déployer pour gérer ces différents aspects du système d'appel d'offres. Il souligne que, pour certains chauffeurs, la profession de taxis est leur vie et que leur investissement dans la profession représente leur deuxième pilier.

Il se dit intéressé de voir la manière dont ce système d'appel d'offres fonctionne à Lucerne, tout en soulignant le fait que cette ville n'a pas les mêmes dimensions et caractéristiques que Genève. Pour rappel, la loi précédente, qui n'a jamais été mise en vigueur, prévoyait à l'inverse une concession unique et un processus d'appel d'offres pour une centrale d'appels unique. Ceci étant très complexe à mettre en œuvre. M. Pierre Maudet annonce retenir de cette audition que la question de la libéralisation peut être poussée très loin tout en permettant des abus de l'application de la LMI notamment par une pondération trop importante donnée à l'égalité des traitements.

M. Vincent Martenet rappelle que la volonté fédérale n'est pas seulement de garantir l'égalité de traitement mais également la transparence. Ceci est garanti par l'appel d'offres. Il constate ensuite que des contentieux existent de toute manière, actuellement déjà, lors des attributions.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que justement le principe de la liste d'attente n'a jamais causé de contentieux.

M. Vincent Martenet demande si d'autres critères sont utilisés à part l'ordre d'arrivée sur la liste d'attente pour une autorisation.

M. Pierre Maudet explique qu'une fois en haut de la liste, le chauffeur sera éprouvé selon les critères établis. L'égalité de traitement est atteinte par ce biais. Il souligne qu'il n'y a pas de contentieux, au sein de la profession, sur ce critère.

M. Gaël Schaffter demande si le système proposé par le département réduit le taux de rotation des autorisations.

M. Patrick Baud-Lavigne répond que le système proposé augmenterait le taux de rotation qui est aujourd'hui de 4 ans. Avec le système d'appel d'offres, un délai de 6 ans, pourrait être fixé par exemple. Au-delà de celui-là, toutes les autorisations seront renouvelées. Dans l'intervalle, un appel d'offres partiel devrait être mené pour les taxis qui souhaitent rendre leur autorisation avant cette échéance. Il note que ce système est complexe à mettre en place.

M. Gaël Schaffter souligne que le renouvellement d'une autorisation ne doit pas être immédiat.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que le canton de Genève doit avoir 1'200 taxis en fonction pour maintenir une couverture idéale du territoire. Ainsi, **le fait de ne pas renouveler immédiatement une autorisation réduit l'efficacité du dispositif**. Il signale une nouvelle fois la complexité que pourrait générer le système d'appel d'offres en regard de l'intérêt public poursuivi.

M. Vincent Martenet note que la question de **l'appel d'offres** reste à régler.

Le Président souhaiterait savoir si les auditionnés auraient une idée du temps nécessaire pour obtenir des informations sur la mise en place du système d'appel d'offres à Lucerne.

M. Gaël Schaffter souligne ne pas connaître l'état exact d'avancement de cette mise en place.

M. Vincent Martenet aimerait connaître les délais des travaux de la Commission sur ces projets de loi.

Le Président souligne que la réouverture du deuxième débat a été votée, cependant les travaux sur ces projets de loi touchent à leur fin. Ils seront ensuite mis à l'ordre du jour d'une séance du Grand Conseil.

M. Nicolas Diebold répond que les autorités de la Ville de Lucerne pourront être contactées demain mais souligne ne pas savoir quand elles pourront fournir des éléments de réponses.

M. Gaël Schaffter rappelle que les critères utilisés par l'association *Sécurité Riviera* sont eux disponibles.

Le Président explique que la Commission est intéressée par tous résultats concrets qui pourraient éclairer la problématique de l'appel d'offres.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que ce ne sont pas les critères présidant l'appel d'offres mais bien le principe de celui-ci qui pose problème.

M. Vincent Martenet rappelle que ce principe est fixé dans la loi fédérale.

M. Pierre Maudet souligne que ce principe est inscrit dans la poursuite d'un but précis.

M. Vincent Martenet rapporte que la COMCO a également rendu une recommandation pour les sociétés hydroélectriques. Dans ce cadre, une loi spéciale sur l'utilisation des forces hydrauliques a été faite afin d'assurer une base de transparence et d'égalité de traitement par le système d'appels d'offres.

Une députée (S) se dit intéressée par la mise en place d'un système d'appel d'offres utilisant des critères concrets mais demande la raison qui disqualifie le système genevois actuel sur les questions de transparence et d'égalité de traitement. En effet, la place dans la liste d'attente semble être un critère objectif.

M. Vincent Martenet répond que l'appel d'offres selon l'alinéa 2, article 7 de la LMI implique d'être renouvelé à intervalle régulier.

La députée (S) cite l'alinéa en question : « *La transmission de l'exploitation d'un monopole cantonal ou communal à des entreprises privées doit faire l'objet d'un appel d'offres et ne peut discriminer des personnes ayant leur établissement ou leur siège en Suisse.* » et souligne qu'une définition plus

précise est nécessaire. Elle demande si la LMI pose un cadre plus précis pour l'appel d'offres.

M. Vincent Martenet souligne que la LMI propose avant tout un principe à appliquer.

La députée (S) conclut qu'une certaine latitude existe donc sur la question.

M. Vincent Martenet répond que cette latitude existe sur les modalités de l'appel d'offres. Cependant, le système proposé dans les projets de loi ne rentre pas dans ce cadre.

La commissaire (S) constate ensuite que la mise en place d'un même tarif au sein des opérateurs ne permet pas une meilleure protection du consommateur selon l'avis de droit de la COMCO alors que, selon le département, il s'agit exactement du processus inverse. Elle indique vouloir avoir des indications supplémentaires des auditionnés sur la question.

M. Vincent Martenet répond que, selon l'alinéa 5 de l'article 18 du PL 11709, un montant maximal des tarifs des taxis sera fixé. Cette règle est admissible puisqu'elle permet de protéger le consommateur, si véritablement il s'agit de définir des montants maximaux et non pas des montants pratiqués. Cependant, selon l'alinéa 6 de ce même article, les tarifs doivent être les mêmes pour tous les abonnés d'un même diffuseur de courses. Cette règle est plus problématique et introduit une protection additionnelle du consommateur tout en cartellisant le marché au sein d'un même diffuseur.

La députée (S) souligne qu'un client peut appeler un diffuseur de courses pour commander un taxi mais qu'il n'aura pas de garantie quant au chauffeur qui prendra la course. Ainsi, un client pourrait payer un tarif différent pour une même course sans la règle introduite à l'alinéa 6 de l'article 18. Elle demande si la suppression de cet alinéa permet véritablement de protéger le client.

M. Vincent Martenet explique que le client est protégé par l'établissement d'un montant maximal des tarifs des taxis selon l'alinéa 5 avant tout. Il ajoute à propos de l'alinéa 6 **qu'un chauffeur ayant des clients fréquents devrait pouvoir les faire bénéficier de tarifs préférentiels.**

M. Gaël Schaffter souligne que le fait qu'un même prix soit pratiqué au sein d'un même diffuseur de courses ne va pas inciter des sociétés du type de

Taxiphone, auquel sont affiliés 80% des offreurs de prestations, à réduire leur tarif.

M. Baud-Lavigne signale que la société Taxiphone est à la fois propriétaire d'un certain nombre de taxis et diffuseur de courses. Le projet de loi vise donc à multiplier le nombre de diffuseurs de courses en leur permettant d'avoir la double casquette taxis et VTC, pour autant qu'ils aient des lignes téléphoniques distinctes. Par hypothèse, les sociétés pourraient être plus intéressées par le fait d'être diffuseur de courses pour les taxis et les VTC, notamment parce qu'une mutualisation des moyens est possible. Ceci pourrait favoriser la concurrence à Taxiphone puisque cette société jouit actuellement d'une rente de situation. Il rapporte que les abonnements sont facturés par Taxiphone entre 700 à 800 francs aux chauffeurs. Dans ces conditions, ces derniers pratiquent donc des tarifs proches du plafond fixé. Il explique que la concurrence d'autres diffuseurs de courses pourrait faire baisser le prix de ces abonnements et du même coup les tarifs. A son avis, le consommateur aura du mal à comprendre la raison pour laquelle une même course pourra lui être facturée différemment. Ceci même s'il est assuré qu'un montant maximal ne pourra pas être dépassé.

M. Vincent Martenet signale que les compagnies aériennes proposent déjà des tarifs différentiels.

M. Nicolas Diebold ajoute que ce prix unique doit aussi être appliqué lorsqu'un client sollicite un taxi sur un stand de taxis. Il rapporte **qu'à Berne, un stand de taxi affiche l'ensemble des prix des taxis présents**. Le client peut donc choisir parmi ces différentes possibilités.

M. Pierre Maudet demande si les prix affichés sont différents selon les taxis.

M. Nicolas Diebold acquiesce et ajoute que les chauffeurs sont obligés **d'afficher leur prix sur le véhicule**.

M. Pierre Maudet indique que le projet de loi n'empêche pas cette pratique.

M. Nicolas Diebold souligne que tous les taxis auraient le même prix à afficher puisqu'ils sont pour la plupart affiliés à Taxiphone.

M. Pierre Maudet estime que la tentation sera forte pour les chauffeurs de pratiquer le prix maximal de toute façon étant donné l'historique dans le domaine.

M. Martenet dit comprendre la justification qui sous-tend l'alinéa 5, article 18 du projet de loi tandis que celle qui sous-tend l'alinéa 6 n'est pas acceptable à l'heure actuelle.

Une députée (S) aimerait savoir comment la LMI peut être compatible avec la situation de l'aéroport de Zurich. En effet, la commune de Kloten, sur laquelle l'aéroport est situé, a un monopole sur les taxis présents à l'aéroport.

M. Vincent Martenet explique que, dans ce cas, les offreurs externes à Kloten peuvent tout à fait prendre en charge ou déposer des clients à l'aéroport de Zürich.

M. Nicolas Diebold précise que les taxis souhaitant entrer dans le bock des taxis doivent avoir une autorisation. Cependant, la prise en charge ou le dépôt sur commande ne nécessite pas cette autorisation.

La députée (S) demande quelques informations supplémentaires sur la recommandation 1b contenue dans l'avis de droit de la COMCO. Celle-ci est traitée de la question de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour les offreurs confédérés. Elle explique qu'un travail important a été effectué en Commission, notamment en ajoutant certains critères d'examen pour les taxis.

M. Vincent Martenet souligne que les critères additionnels évoqués ici doivent avant tout répondre à un intérêt public spécifique. Dans le cas contraire, **un risque de surréglementation existe**. Il rajoute que la mise en place de ces conditions demandera des structures administratives supplémentaires et ouvrent la porte à de potentiels recours.

M. Nicolas Diebold rappelle que la liberté économique et le principe de proportionnalité doivent également être considérés dans ce cadre.

La députée (S) aimerait savoir si un taxi externe au canton de Genève peut demander une autorisation d'usage accru du domaine public et s'il y a droit en sus des 1'200 taxis autorisés dans le cadre du PL 11709.

M. Martenet répond que ce taxi ne sera pas autorisé en sus de 1'200 taxis prévus par le numerus clausus. Simplement, ce taxi externe au canton de Genève ne pourra pas être discriminé du fait de sa provenance. Il pourra donc participer à l'appel d'offres.

M. Nicolas Diebold rappelle que les conséquences de la LMI est l'appel d'offres.

La députée (S) souligne que cet enjeu est important pour Genève étant donné le nombre de taxis prévu par le numerus clausus.

M. Pierre Maudet constate que de nombreux principes ont été rappelés lors de cette séance et revient sur la question de l'appel d'offres. Il constate un paradoxe dans les propos tenus par les auditionnés qui semblent réproucher la surréglementation tout en ne proposant pas de critères pour établir un appel d'offres bien que cette question va générer d'importants problèmes de justification. Dans ce contexte, la question de la proportionnalité se pose, de même que celle de la concrétisation de l'égalité de traitement et de la transparence par le système de l'appel d'offres. Il estime que **l'établissement d'une liste d'attente semble être un processus plus transparent et clair qu'un appel d'offres puisque tous les chauffeurs inscrits peuvent connaître leur avancement sur la liste**. Pour l'autorité publique, le fait de générer des besoins importants en financements publics et une perte en termes de perception de l'égalité de traitement par l'établissement d'un appel d'offres, est rédhibitoire.

Le Président constate que les députés n'ont plus de question à adresser aux auditionnés et libère ces derniers.

Poursuite de la discussion et du vote

Un député (PLR) constate que M. Martenet n'a présenté à aucun moment une volonté de dissocier la transparence et l'égalité de traitement du système de l'appel d'offres. Il estime cependant que ce système va probablement opacifier les choses.

M. Pierre Maudet abonde dans ce sens et souligne que la COMCO prône une position très libérale de principe. Il rappelle que la COMCO a poussé le canton d'Argovie à supprimer toute loi sur les horaires d'ouvertures des magasins et note que, concernant les professions protégées comme les notaires ou les ramoneurs, le Président de la COMCO semble percevoir les cantons romands comme très arriérés sur les questions de la concurrence.

Un député (MCG) rapporte que l'association *Sécurité Riviera* a prévu un règlement et des critères de pondération pour la mise en concours publique des

autorisations. Cependant, ces critères semblent être difficilement applicables à Genève. Il estime qu'une autre solution devrait être trouvée, dans le cas contraire, une autre loi impraticable pourrait être promulguée dans le domaine du transport professionnel.

Une députée (S) dit avoir reçu des éclaircissements sur quelques-unes de ces demandes mais souligne que **la question de l'appel d'offres reste ouverte**. En effet, toute l'argumentation présentée se basait sur l'alinéa 7 de l'article 2 de la LMI. Or celui-ci ne fait référence à aucun critère précis. Elle rappelle que, selon les propos de M. Martenet, si les recommandations ne sont pas suivies, alors un recours pourrait être déposé par la COMCO auprès du Tribunal fédéral. Elle indique que le risque de recours pourrait en plus également venir de la société Taxiphone ou d'Uber par exemple.

Elle aimerait connaître la stratégie du département sur la question de l'appel d'offres et ce qui semblait être réglé par l'avis de droit du Professeur Auer, les trajets Genève-Genève. Elle rapporte sur ce dernier point que la position du département, autorisant les chauffeurs confédérés externes à effectuer uniquement des trajets depuis Genève à destination d'un autre canton ou en direction de Genève depuis un autre canton, semble contraire aux recommandations de la COMCO. Elle demande si le département se conformera donc aux points 1 et 3 des recommandations de la COMCO, tandis que le point 2 traitant de la mise en place du système d'appel d'offres doit être encore discuté.

Un autre député (PLR) relève que les conditions d'accès à la profession de chauffeur de taxis semblent être trop drastiques. Leur maintien va favoriser les taxis vaudois exerçant à Genève. Il rappelle à la Commission que les représentants de la COMCO ont attiré l'attention de la Commission sur ce point précis.

Un député (MCG) constate que **l'interprétation de l'usage accru du domaine public semble être différente au sein de la COMCO**. Il indique que, selon lui, les voies de bus sont réservées aux TPG et donc non accessibles à l'ensemble du public. Il s'agit d'un usage réservé. Concernant les places de stationnements, la question est peut-être différente. Il constate que la première recommandation du COMCO semble facilement intégrable aux projets de loi. Cependant, les travaux ne doivent pas être précipités. Il aimerait connaître la position du département sur les vélos-taxis, qui utilisent également l'espace public et représentent une évolution du métier de taxi.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le domaine d'application des PL 11709 et 11710 n'englobe pas **les vélos taxis**.

M. Pierre Maudet précise qu'il s'agit probablement de concessions données par la Ville de Genève à certains vélos-taxis dans des endroits particuliers comme la Rade.

M. Patrick Baud-Lavigne indique que les recommandations de la COMCO ne seront pas toutes considérées. En effet, l'intégration de certaines de ces éléments pourrait déstabiliser le texte de loi. Il constate ensuite que le texte de loi et l'exposé des motifs semblent avoir été mal compris par la COMCO. En effet, l'usage accru de l'espace public ne concerne pas seulement les stationnements taxis mais également l'accès à l'aéroport de Genève et aux voies de bus. Il semble donc que la phraséologie devrait être retravaillée. Ainsi, il estime que les quelques ajouts proposés peuvent être acceptés, du fait que la philosophie de la COMCO semble rejoindre celle qui a présidé à l'établissement des projets de loi. Ceci notamment sur la question des tarifs. Le reste des éléments semble relever de la compréhension tandis que le vrai problème reste la question de l'appel d'offres.

M. Pierre Maudet explique que les deux avis de droits du professeur Auer, dont l'un est un complément concernant l'article 13 du PL 11709 exclusivement, sont solides. Une marge de discussion devrait pouvoir être trouvée avec la COMCO. Il ajoute qu'il n'y aura, de sa part, pas d'accommodation possible autour de la question de l'appel d'offres. L'égalité de traitement peut être réalisée autrement, tandis que la transparence sera réduite par l'adoption d'un tel système. Il propose à la Commission l'ouverture du troisième débat, dans l'intervalle, des discussions seront entreprises avec M. Martenet pour clarifier quelques points tandis que la revendication du système de l'appel d'offres devrait être écartée.

Un député (S) estime qu'il est difficile d'annoncer aux chauffeurs que leur futur dans le métier va dépendre **d'un tirage au sort**. Il demande comment un client pourrait considérer un taxi vaudois comme un VTC puisqu'il possède une bonbonne et des enseignes mentionnant « taxi ».

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que la police effectuera des contrôles mais que la LMI ne permet pas d'imposer à ces chauffeurs quoi que ce soit.

Un député (MCG) estime que les touristes ne pourront pas faire de différence entre les taxis genevois et les taxis vaudois, par exemple.

Un député (Ve) aimerait savoir sur quelles données se base M. Baud-Lavigne pour évaluer entre 3'000 et 4'000 le nombre de chauffeurs professionnels en cas de suppression du numerus clausus.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que 3'000 à 4'000 personnes pourraient, à terme, devenir chauffeurs professionnels.

Le député (Ve) aimerait connaître le nombre de chauffeurs professionnels qui exerceraient à Genève sans numerus clausus.

M. Patrick Baud-Lavigne indique ne pas avoir de réponses précises sur ce point mais mentionne que l'on attend potentiellement entre 3'000 et 4'000 chauffeurs professionnels ces prochaines années.

M. Pierre Maudet estime que ce chiffre ne sera probablement pas atteint à Genève et souligne que la question du service public ne semble pas se poser à la COMCO. La création de numerus clausus génère une certaine disponibilité par le fait de contenir cette masse. Sans cela, la notion de service public disparaît et de fortes concentrations de chauffeurs seront présentes à certains endroits et à certains moments de la journée tandis qu'à d'autres pas du tout.

Le Président annonce qu'il faut régler la question de la suite des travaux et rappelle la possibilité de rouvrir un deuxième débat. Le Président demande si, dans le contexte de cette deuxième audition, le département aurait des modifications à transmettre à la Commission.

M. Pierre Maudet estime que ces modifications ne concernent pas d'éléments fondamentaux mais quelques points mineurs.

Le Président demande si le département a besoin d'un délai pour transmettre à la Commission ces précisions.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que **le département peut entrer en matière sur les recommandations de la COMCO mis à part celui du système d'appel d'offres.**

M. Pierre Maudet demande la raison pour laquelle la réouverture du deuxième débat avait été votée.

Le Président explique que la réouverture du deuxième débat permet d'avoir un consensus d'une majorité des députés sur les textes de loi, notamment avec les

éventuelles modifications proposées par le département suite à l'avis de droit de la COMCO.

Un député (PLR) indique qu'il s'agit également de pouvoir présenter aux groupes un projet de loi qui soit cohérent.

M. Pierre Maudet rappelle que l'article 6 devrait alors également être traité dans le cadre d'une réouverture du deuxième débat.

Le Président acquiesce et indique que, dans l'intervalle, le département pourrait se prononcer sur les modifications mineures à apporter aux projets de loi.

M. Pierre Maudet indique que d'ici à la prochaine séance de la Commission, les retours de M. Martenet pourront être obtenus.

M. Patrick Baud-Lavigne demande si la majorité de la Commission s'opposerait au système de l'appel d'offres.

Un député (PDC) estime que le problème posé par le fait de ne pas adopter le système d'appel d'offres est le risque de recours.

Le Président propose de laisser aux députés le temps de se positionner sur la question d'ici au troisième débat et constate qu'il n'y a pas de volonté ferme des députés en faveur de ce système.

M. Pierre Maudet conclut que, d'ici à la prochaine séance, les éléments d'informations récoltés auprès de M. Martenet ainsi que d'éventuelles autres modifications pourront être discutées dans le cadre du deuxième débat. L'article 6 pourra être traité une nouvelle fois. Ceci permettant aux groupes de se réappropriier le texte entre le deuxième et troisième débat.

Le Président acquiesce et annonce que le deuxième débat sera finalisé lors de la prochaine séance.

D. Discussion et votes finales

Séance du 10 mai 2016

Le Président rappelle que la réouverture du deuxième débat fait suite aux échanges du département avec la COMCO. Dans ce cadre, le département a transmis aux députés des amendements au PL 11709.

M. Pierre Maudet explique que la semaine écoulée a été mise à profit pour entreprendre des discussions avec le Président de la COMCO. Celles-ci ont été nombreuses mais nécessaires pour les travaux sur les PL 11709 et 11710. Il souligne que la recherche de compromis a été assez difficile étant donné la position très libérale de la COMCO. Il indique que deux aspects principaux se sont dégagés des discussions. Le premier concerne **les examens imposés aux VTC genevois** et qui pourrait les désavantager face à la concurrence d'autres cantons, tandis que le deuxième aspect concerne la **praticabilité du système d'appel d'offres**.

Il rapporte que la ville de Lucerne ne doit gérer que 225 patentes de taxis. Selon certaines informations, des menaces de recours y existent du fait que certains chauffeurs n'ont pas obtenu de patente, ni de justifications suffisantes à ce refus. Il explique qu'il semblerait acceptable, dans le cas genevois, d'assurer l'égalité de traitement par le principe de l'inscription sur une liste d'attente selon le critère de l'ordre chronologique ; ceci seulement si les examens des VTC sont supprimés.

M. Christophe Marguerat explique que le tableau des amendements distribués aux députés contient des amendements purement techniques, mais également d'autres éléments concernant notamment sur l'alinéa 2 de l'article 13. Selon la COMCO, il s'agit d'indiquer clairement, pour les offreurs externes, que seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance seront examinées. Ceci était proposé dans la LMI et la jurisprudence. Le département a donc repris telle quelle la recommandation de la COMCO. Il est également mentionné à l'article 13 que la procédure d'équivalence devra être rapide. Il ajoute qu'un autre point important est **la question du tarif uniforme au sein d'un même diffuseur de courses**. L'idée du département était que, lors de l'appel à un diffuseur de courses, le client ait un prix similaire pour un même trajet. Ceci n'était pas accepté par la COMCO.

Il explique que la COMCO propose d'abroger l'alinéa 6 de l'article 18 pour permettre à la concurrence de mieux s'équilibrer. Ceci malgré le fait que les prestations facturées atteindront probablement le prix plafond. Le département espère cependant que la concurrence s'exerce, comme la COMCO le pense, en supprimant cet alinéa. Il indique que le système de l'appel d'offres n'a pas été retenu, en contrepartie les projets de loi doivent être rééquilibrés. Ceci notamment en étant clair dans les critères d'attribution de l'autorisation d'usage accru du domaine public, qui ne doivent pas empêcher la concurrence. Contrairement à ce que semblait avoir compris la COMCO, le département ne

souhaite pas empêcher les offreurs externes de s'inscrire également sur la liste d'attente pour obtenir une autorisation accrue du domaine public, s'ils exercent régulièrement à Genève. Un autre point important pour la COMCO était la question des conditions d'accès à la profession pour les chauffeurs de VTC. De leur point de vue, il est important que les chauffeurs de VTC aient le moins d'entraves possibles et ne soient donc pas soumis à des examens particuliers. Dans ce cadre, les examens de chauffeurs professionnels ainsi que les autres contrôles effectués par l'État, comme le contrôle de la probité par exemple, sont suffisants. Ainsi, l'amendement à l'alinéa 3 de l'article 5 propose une suppression des examens pour les chauffeurs de VTC.

En conclusion, M. Christophe Marguerat explique que l'exposé des motifs avait été jugé problématique par la COMCO. En effet, selon elle, la reconnaissance des examens devrait être gratuite. Or, l'exposé des motifs a souligné que cette reconnaissance ne s'étendait pas à la passation d'éventuels examens complémentaires. Ceci est, selon la COMCO, contraire à la jurisprudence. Il souligne que l'exposé des motifs n'étant pas modifiable, il souhaitait souligner ce point devant la Commission.

Un député (UDC) demande quels effets ont les amendements sur la probabilité de recours provenant de l'entreprise Uber ou Taxiphone.

M. Pierre Maudet estime que l'intérêt d'Uber est d'avoir une situation stabilisée et une forme de reconnaissance. Dans ce cadre, un recours semble peu probable. Concernant les taxis, il semble que, quelque que soit la version des projets de loi, des recours seront déposés par ces derniers. Il souligne cependant qu'une partie des chauffeurs de taxis ne sont pas satisfaits du *statu quo* et reconnaissent la nécessité de changement. Une autre partie de la profession souhaite par contre maintenir le *statu quo* en place. De plus, il signale que les chauffeurs de taxis pourraient également utiliser la voie démocratique pour faire entendre leur voix. Ceci pourrait affaiblir le poids de leurs recours judiciaires selon les résultats obtenus par référendum. Il ajoute que certains recours pourraient concerner des articles précis. Dans certains cas, la mise en vigueur de la loi pourrait alors être effectuée malgré tout dans d'autres cas celle-ci serait entravée.

Un autre député (UDC) annonce que son groupe souhaite exprimer formellement deux préoccupations. En ayant revu la page 14 de l'exposé des motifs du PL 10513, le constat avait été fait que l'instauration d'un taxi genevois de service public, sous forme de monopole, était possible. Il demande

également la raison qui préside à légiférer sur deux professions différentes, ayant des exigences différentes, dans une même loi.

Un député (MCG) prend acte des amendements proposés suite aux recommandations de la COMCO. Le système d'appel d'offres peut être abandonné à condition de supprimer les examens pour les chauffeurs de VTC. Il souligne que cet élément va être réhabilitaire pour les chauffeurs de taxi. En effet, cet élément favorise la société Uber et les autres compagnies du même type. Il annonce que le groupe MCG n'a pas d'autres objections aux amendements présentés par le département.

Un député (PLR) souligne que les amendements présentés proviennent d'un compromis trouvé avec la COMCO. Dans ce cadre, des éléments ont dû être cédés pour en maintenir d'autres. Il ne s'agit pas d'une situation idéale, mais il faut vivre avec cette solution.

Le député (MCG) estime qu'il ne s'agit pas d'un compromis mais plutôt d'éléments imposés au canton de Genève par la COMCO. Cette dernière se base d'ailleurs sur le fait que l'autorisation accrue du domaine public doit être octroyée par un système d'appel d'offres. Il note que, selon l'interprétation du groupe MCG, les taxis peuvent utiliser le domaine public avec certaines restrictions mais que leur usage n'est pas plus intensif que celui d'autres usagers. Il propose ainsi de supprimer le terme « *usage accru du domaine public* » dans les projets de loi. En effet, ce terme n'est pas forcément explicite puisque les vélos ou les bus utilisent également les voies de bus par exemple. Il invite le département à étudier cette possibilité.

M. Pierre Maudet rappelle que le terme « *usage accru du domaine public* » est consacré en lien avec les taxis par la jurisprudence. A contrario, l'alternative est de supprimer la notion d'usage accru du domaine public, ce qui mènera à interdire à l'ensemble des taxis l'utilisation des voies de bus. Ceci a été fait par exemple dans le canton d'Argovie. Il indique que la question est fondamentale. À la base de la réflexion, il a été considéré qu'une forme de concession était accordée par l'État. Celle-ci s'étend non seulement aux stationnements mais également à l'utilisation des voies de bus, à une certaine forme de prise en charge des clients et à l'usage de l'enseigne « *taxi* » par exemple. Si l'on considère que ces éléments font partie d'un service public alors une forme de régulation doit intervenir. Cette régulation passe par une loi et l'autorisation d'usage accru du domaine public

S'il donne raison au député MCG sur le fait que la question relève d'enjeux politiques puisque dans la Ville de Zürich, les chauffeurs de VTC ne sont soumis à aucun examen. Cette situation ne pose aucun problème juridique. Il rappelle ensuite que le département entretient déjà des relations tendues avec une partie des milieux professionnels des taxis.

M. Pierre Maudet note que **l'établissement d'examens pour les VTC peut avoir deux raisons**. La première est d'entraver l'accès au marché pour les VTC. Ceci est réprouvé, avec raison, par la COMCO. La deuxième raison serait d'augmenter la qualité du service. Le problème est que l'élément différenciant VTC et taxis devrait être la qualité du service, sinon la création de deux catégories distinctes n'a pas lieu d'être. La question n'est donc pas juridique mais bien politique. Il répète que **le fondement des projets de loi est la création de deux catégories. La première étant protégée donc soumise à un examen, la deuxième étant libre d'entraves**.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que dans ce cas, le nombre de chauffeurs de VTC immatriculés dans le canton de Vaud pour exercer à Genève va encore augmenter. Il rappelle que, selon la COMCO et le professeur Auer, les chauffeurs vaudois de VTC sont tout à fait aptes à venir exercer librement à Genève.

M. Pierre Maudet signale qu'il s'agit donc d'une péjoration de la situation pour les chauffeurs VTC genevois. Il s'interroge sur l'intérêt de faire deux lois différentes. En effet, l'établissement d'examens pour les chauffeurs de VTC et de taxis justifie de traiter les taxis et les VTC dans un seul projet de loi. Il indique ne pas comprendre l'interprétation du terme de service public utilisé par l'UDC. S'il s'agit d'établir un monopole pour protéger une profession par l'attribution d'une concession et de l'utilisation de l'enseigne « taxi », ceci est déjà prévu dans les projets de loi. La création d'un monopole, au sens strict, avec une seule centrale de courses comme le proposait la loi Unger de 2014 est contraire à l'esprit des projets de loi. D'ailleurs, la COMCO se prononcera contre un tel système.

Un député (UDC) explique que l'argumentation principale était qu'un monopole comprenne un numerus clausus.

M. Pierre Maudet explique que le principe du monopole tel mentionné est donc déjà prévu dans la loi.

Le député (UDC) estime que la notion du monopole pourrait s'appliquer aussi par rapport à d'éventuels recours contre le numerus clausus. L'idée est d'avoir une profession réglementée avec la définition d'un service public ce qui justifie l'établissement d'un numerus clausus. Il explique que la création de deux projets de loi distincts peut se justifier puisque, dans le domaine du transport professionnel de personne, une distinction est introduite entre les chauffeurs qui ont dû réussir un examen difficile de topographie pour exercer leur métier et les chauffeurs qui ont pu l'exercer facilement en utilisant un appareil GPS. Il dit prendre acte du fait que les chauffeurs de VTC vaudois seraient avantagés selon les examens imposés aux chauffeurs de VTC genevois.

M. Pierre Maudet explique que, si le terme de monopole est compris par l'UDC comme un numerus clausus, alors ce dernier est prévu dans les projets de loi. L'introduction d'un numerus clausus pour les taxis nécessite cependant la création d'une autre catégorie de chauffeurs professionnels libres de toutes limitations. Il ajoute que la jurisprudence ne permettra pas de recours contre l'établissement d'un numerus clausus pour les taxis si deux catégories de chauffeurs professionnels sont prévues.

Une députée (S) souhaite revenir sur les amendements du DSE et indique à la Commission qu'il ne faut pas se tromper sur la nature de la COMCO. Il s'agit d'un organe qui a pour but de supprimer toutes entraves à la concurrence et d'ouvrir un maximum le marché. Elle souligne qu'il ne faut pas non plus confondre la COMCO et le Tribunal fédéral. La question qui doit orienter la suite des travaux est la recherche du meilleur compromis. Elle explique que, sur la question des VTC, le parti socialiste partage le point de vue de son collègue MCG. Elle indique que M. Maudet a déjà expliqué à de multiples reprises ne pas souhaiter d'examens pour les VTC. Il en est de même pour M. Baud-Lavigne, qui a souligné l'importance de ne pas ajouter d'examens pour cette catégorie de chauffeurs professionnels. La suppression des examens pour les VTC est donc bien la position du département peut-être, indirectement, celle de la COMCO également. Cet élément n'est cependant pas celui qui a été le plus discuté la semaine passée.

La députée (S) estime qu'il n'est pas possible que les VTC soient des « sous-taxi » et que la qualité de leur service ne soit pas considérée. Le désavantage crée aux chauffeurs de VTC genevois par l'ajout d'examens est peut-être vrai. Cependant, cette logique peut également être appliquée à d'autres domaines. En effet, on peut se demander la raison pour laquelle les salariés suisses soient protégés étant donné que des protections moins importantes existent dans d'autres pays. Elle dit attendre qu'un certain nombre de chauffeurs de VTC

vaudois vienne à Genève mais estime qu'il n'est pas question de brader la qualité d'un service offert à la population pour autant. Ceci même si ce service est complémentaire à celui des taxis. Elle annonce que le parti socialiste refusera l'amendement du département à l'article 5.

Un député (PDC) indique vouloir avoir plus d'informations sur le compromis trouvé avec la COMCO et demande si c'est le principe d'usage accru du domaine public qui nécessite la mise en place d'un système d'appel d'offres plutôt que le principe du numerus clausus.

M. Pierre Maudet répond à l'intervention de la députée socialiste en soulignant que la COMCO partait de l'idée que les chauffeurs de VTC n'étaient pas soumis à des examens. En effet, c'était le contenu initial des projets de loi. Il indique que ce qui était important pour la COMCO était tout le reste. Il faut faire un pas de plus en faveur de la concurrence. Il souligne qu'un **compromis informel** a été trouvé avec la COMCO, qui étudiera attentivement le rapport sortant de Commission. Le risque de recours est donc un élément à prendre en compte malgré tout. Sur la question des examens, la COMCO se base aussi sur l'avis du professeur Auer, qui est très clair. Il constate que, dans toutes les approches successives, l'inclinaison naturelle semble à établir un examen difficile également pour les VTC. **Ceci poussera les chauffeurs de VTC à s'immatriculer dans le canton de Vaud pour exercer à Genève.** Il explique ensuite que le numerus clausus concerne l'usage accru du domaine public. L'un ne va pas sans l'autre.

Un député (Ve) souhaite à présent revenir sur l'alinéa 1 de l'article 19 concernant l'utilisation des voies de bus. En effet, la Commission a accepté d'amender la lettre b comme suit : *« d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients ou répond à une commande »*. Il en va de même pour la lettre c qui a été modifiée comme suit : *« d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande »*. Il constate que ces amendements augmentent le nombre de taxis présents dans les voies de bus alors que les projets de loi prévoient déjà de doubler leur nombre. Il demande ensuite comment le département imagine qu'un chauffeur pourrait aller chercher un client dans une zone dans laquelle seuls les taxis transportant des clients peuvent se déplacer.

M. Pierre Maudet signale que les amendements du DSE ne portent pas sur des points que la Commission a déjà tranchés lors du premier deuxième débat. Les

questions soulevées par le député vert devraient donc être traitées dans le cadre du troisième débat.

Le Président estime que des propositions d'amendements devraient pouvoir être discutés également dans le cadre de la réouverture du deuxième débat, s'ils sont significatifs. Ceci dans le but d'avoir un texte cohérent à la fin du deuxième débat. Le Président se dit en faveur d'un réexamen des éléments importants traités dans le cadre du premier deuxième débat.

Un député (PLR) signale ne pas être d'accord avec cette proposition. En effet, la réouverture du deuxième débat avait été votée pour intégrer les recommandations de la COMCO, le cas échéant. Ainsi, il s'agit de voter sur les amendements proposés par le DSE dans le cadre du deuxième débat. Les autres articles pourront être réexaminés lors du troisième débat.

Un député (MCG) abonde dans ce sens.

Le Président constate que la Commission souhaite limiter ses travaux aux amendements liés à la COMCO lors de la réouverture du deuxième débat.

Le Président annonce le début de l'examen des amendements du DSE avec l'alinéa 3 de l'article 5.

Un autre député (PLR) souhaite insister sur le caractère exécutable du contrôle des examens prévus à l'article 6. Il ne s'agit pas de créer une catégorie de « sous-taxis » avec les VTC. L'objectif de ce projet de loi est **d'ériger les taxis en service public et les VTC en service privé**. Ce sont des situations différentes qui obéissent à des logiques différentes également. Il dit ne pas être convaincu que la majorité des chauffeurs de VTC maîtrisent la langue anglaise. La question du sort des chauffeurs échouant cet examen devra ensuite également se poser. Il dit être en faveur de l'amendement du DSE, par souci de pragmatisme et pour éviter la surréglementation.

Un député (MCG) indique qu'il n'est pas nécessaire de faire passer d'examens d'anglais aux chauffeurs de VTC, notamment parce qu'ils travaillent souvent pour des sociétés dont les clients parlent des langues étrangères. Il souhaite cependant que l'examen de la topographie soit maintenu. En effet, un accueil de qualité ne peut pas être offert si un chauffeur doit consulter son GPS à chaque demande de ses clients.

Un député (Ve) souligne que l'article 5 fait référence à l'article 6, qui a été supprimé suite aux travaux de la Commission.

M. Pierre Maudet explique qu'en effet, l'article 6 devra être voté une nouvelle fois par la Commission. Sans cela, l'article 5 n'a que peu de sens.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 3 de l'article 5 :

³ *La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de ~~chauffeur de voiture de transport avec chauffeur~~ est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.*

Pour : 5 (1 PDC, 4 PLR)

Contre : 10 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 UDC, 3 MCG)

Absentions : --

L'amendement est **refusé**.

Le Président annonce vouloir soumettre au vote l'amendement du département à l'article 6 en rappelant que ce dernier avait été supprimé lors de précédents débats. Le Président demande aux députés s'ils souhaitent présenter des sous-amendements à l'amendement présenté.

Un député (Ve) rappelle que les débats devraient se limiter aux amendements faits selon les recommandations de la COMCO.

Le Président estime qu'il n'est pas justifié de refuser le dépôt d'un sous-amendement s'il concerne les amendements découlant de ces recommandations.

Une députée (S) propose d'amender l'article 6 comme suit :

« ¹ *Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi ou **de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur** doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.*

² *Les matières des examens **de chauffeur de taxi** portent sur :*

- a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;
- b) les obligations résultant de la loi ;
- c) le maniement du compteur horokilométrique ;
- d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais.
- e) les principes de la conduite écologique

f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.

³ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 let. a, b, d, et e. »

Le Président note que l'amendement socialiste vise à alléger les examens pour les chauffeurs de VTC.

M. Pierre Maudet constate que l'amendement du parti socialiste à l'alinéa 3 a été refusé le 26 Janvier 2016 par la Commission et que celui-ci ne portait alors que sur les lettres b, d et e. Le parti socialiste souhaite à présent soumettre les chauffeurs de VTC a une exigence supplémentaire, présentée à la lettre a.

Il signale que le département s'oppose à cet amendement et explique à la Commission que le refus de cet amendement permet au département de définir, par voie réglementaire, les examens prévus pour les VTC.

Le Président rappelle que, selon le vote précédent, les chauffeurs de VTC ainsi que les taxis sont soumis aux examens. Dans ce cadre, **l'amendement socialiste à l'article 6 permet d'alléger les examens pour les VTC.**

M. Pierre Maudet explique que, d'après le titre de l'article 6, cet article ne porte que sur les chauffeurs de taxi. Il faudrait donc modifier ce titre.

La députée (S) souligne que cette modification avait déjà été acceptée par la Commission.

M. Christophe Marguerat explique que la proposition d'amendement de l'article 5 rendait nécessaire cette modification du titre de l'article 6.

M. Pierre Maudet demande si l'amendement socialiste délimite de façon précise le périmètre de l'examen prévu pour les VTC.

Le Président explique que, selon son interprétation et le vote précédent, l'article 6 tel que proposé par le département implique que les VTC soient soumis à l'ensemble des examens spécifiés à l'alinéa 2. Ceci sans prendre en compte le changement de titre évoqué par M. Marguerat.

La députée (S) souligne que son amendement à l'article 6 est à considérer avec le titre suivant : « *Examens de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur* ».

Un député (PLR) annonce vouloir recadrer les débats en signalant que le chauffeur de VTC est un chauffeur professionnel. Ce dernier doit donc être titulaire du permis de transport professionnel de personnes. Il est inutile de le soumettre à l'examen portant les obligations de la loi puisque le permis professionnel inclus déjà la connaissance de ces obligations. Il note que l'examen portant sur les connaissances théoriques et pratiques de la topographie de la ville et du canton est également inutile puisque les chauffeurs de VTC utilisent un GPS. De la même manière, les connaissances en langue française ou anglaise ne sont pas nécessaires aux chauffeurs de VTC puisqu'ils ne parlent pas avec leurs clients.

Il rappelle que **les chauffeurs de VTC n'offrent aucun service public**. Dans ce cadre, ce n'est donc pas à l'État de fixer les exigences du service que les VTC doivent offrir. Ceci est de la responsabilité de la société employant ces chauffeurs. Il estime **qu'il ne faut pas s'immiscer dans la réglementation existante entre les exploitants de VTC et leur chauffeur**.

Ainsi, le député (PLR) constate que l'article 6 semble être de nature réglementaire de par son contenu. Il s'agit donc de le supprimer et de modifier l'alinéa 3 de l'article 5, dans le cadre du troisième débat, comme suit : « *la délivrance de la carte professionnelle permettant une activité de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise à la réussite d'examens tels que définis par le Conseil d'État.* » Il souligne qu'il faut **éviter la surréglementation** et annonce être contre le fait de soumettre tous les chauffeurs de VTC à un test d'anglais.

Un député (MCG) estime que l'amendement socialiste à l'alinéa 3 ne devrait pas porter sur la lettre d.

Un autre député (PLR) note qu'une partie de la Commission considère les chauffeurs de VTC comme des chauffeurs de taxis. Or ce n'est pas le cas. Il souligne que l'ajout de critères d'examens supplémentaires pour les VTC va désavantager les chauffeurs de VTC genevois et augmenter les risques de recours devant le Tribunal fédéral.

Un député (Ve) constate que le débat autour de l'article 6 est en train d'être refait.

Le Président annonce que la parole est donnée au département.

M. Baud-Lavigne informe la Commission que l'introduction d'un examen portant sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton augmente de façon importante les critères d'examens pour les limousines. En effet, il faut savoir que cet examen inclus 600 rues à connaître par cœur et a un taux d'échec d'environ 80%. La COMCO serait donc contre cette introduction. Il n'y aurait en effet plus de VTC à Genève dans ce cas.

Un député (UDC) aimerait rappeler qu'une personne active dans le transport professionnel de marchandises ne pourra pas conduire un bus. Un examen complémentaire lui sera demandé parce que le transport du fret n'est pas équivalent à celui des personnes. Il s'agit d'une nuance à introduire. Il souligne que, selon l'alinéa 3, le Conseil d'État détermine le contenu des examens. Ainsi, cette nuance peut être introduite par cet alinéa.

M. Pierre Maudet explique avoir, à la suite de l'intervention du député UDC, une nouvelle proposition de modification de l'article 6. Celle-ci se base sur le fait que la Commission souhaite soumettre l'ensemble des chauffeurs à des examens mais de façon différenciée. Dans ce cadre, la modulation pourrait être faite par le Grand Conseil ou par le Conseil d'État par voie réglementaire. Il propose donc de modifier le titre de l'article 6 comme suit : « *examen de chauffeur* ». Ensuite, la mention de « *de taxi* » de l'alinéa 1 sera supprimée. Ainsi, l'alinéa 3 stipulera que : « *le Conseil d'État détermine le contenu des examens et les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen* ». **L'esprit de la loi est bien de distinguer les examens des chauffeurs de VTC, de ceux des taxis.** Le département pourra déterminer les examens auxquels chaque catégorie sera soumise par l'établissement du règlement.

Un autre député (S) estime qu'une analogie peut être faite avec la LRDBHD. En effet, dans le cadre de cette loi, un examen partiel pour les buvettes accessoires avait été imaginé. Or le règlement établi par le Conseil d'État octroie ce diplôme lorsque la plus grande partie des modules est réussie. Il demande si ce revirement se présentera également dans le règlement établi pour les taxis et souligne qu'il s'agit d'une question de confiance vis-à-vis du Conseil d'État.

Un député (MCG) indique que son groupe accepte cette nouvelle version, plus neutre, de l'article 6 proposé par M. Maudet. En effet, celle-ci donne une certaine latitude au département pour établir les examens par le règlement. Il

répète que, dans ce cadre, les revendications du groupe MCG vis-à-vis de l'examen de topographie devraient être prises en compte. En effet, cette question constitue une pierre d'achoppement des projets de loi puisqu'elle constitue une des demandes principales des taxis.

Un député (PLR) salue le compromis trouvé par M. Maudet et indique vouloir répondre à la préoccupation socialiste. Il souligne que l'alinéa 1 de l'article 6 mentionne que : « *le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.* ». Ainsi, il appartient donc au Conseil d'État de déterminer dans quelle mesure les matières des examens sont nécessaires pour l'exercice de la profession de chauffeur professionnel. Ceci constitue une solution équilibrée. Il rappelle ensuite au MCG que les projets de loi n'ont pas été conçus pour les taxis ni pour les chauffeurs de VTC mais **pour les usagers**.

Une députée (S) estime que la proposition de M. Maudet supprime un élément important, les axes sur lesquels portent les examens. Ces derniers seront donc strictement de la compétence du département. Il est problématique de supprimer cet élément du projet de loi. Elle indique être en faveur de la détermination par le Conseil d'État du contenu des examens, sur la base de certains thèmes. Il en va de même pour la différence d'exigences entre les examens des taxis et des VTC. Selon la version de l'amendement présenté par le DSE, les chauffeurs étaient soumis aux examens notés aux alinéas a, b, c, d, e et f. L'amendement socialiste visait à supprimer certains axes et d'en conserver d'autres. Ici M. Maudet propose de choisir certains axes au bon vouloir du département.

Elle ajoute à l'attention de son collègue PLR que l'obtention du permis professionnel ne donne pas la connaissance du contexte légal ou d'autres éléments. Elle estime qu'un taux de réussite faible à l'examen de topographie s'explique soit par un manque de préparation des chauffeurs soit par des critères d'examens trop drastiques. Dans ce dernier cas, l'examineur devrait alors se remettre en question. Elle répète qu'il est problématique que les axes d'examens prévus pour les chauffeurs de VTC ne soient plus fixés dans la loi. Elle indique que l'amendement socialiste pourrait être modifié de façon à ce que l'examen de langues ne soit pas appliqué aux chauffeurs de VTC pour répondre à la demande du groupe MCG.

Un député (MCG) souligne qu'une majorité des députés semblent être en faveur d'examens pour les chauffeurs de VTC et estime que, si le département

s'engage sur la question par voie réglementaire, la confiance peut être établie. Il souhaite soutenir la proposition de M. Maudet et ajoute que les députés seront libres, une fois le règlement établi, de le modifier le cas échéant.

Un député (PLR) signale que le département n'est pas libre de faire ce qu'il souhaite puisqu'une loi existe. Il souligne que le groupe PLR ne soutiendra pas la proposition socialiste.

Un député (S) rappelle que les chauffeurs de taxis et de VTC seront soumis à des examens. Le contenu de ces derniers seront déterminés par le Conseil d'État selon les axes définis dans les projets de loi.

Un député (UDC) aimerait réentendre la proposition de M. Maudet.

Le Président résume cette proposition en signalant que celle-ci consiste à modifier le titre de l'article 6 comme suit : « *examen de chauffeur* », puis à supprimer la mention de « *de taxi* » à l'alinéa 1. Le département utilisera ensuite les axes présentés à l'alinéa 2 de l'article 6 pour réglementer différemment les examens des VTC et des taxis.

M. Pierre Maudet souligne que cette proposition provient de la suggestion du député UDC.

M. Patrick Baud-Lavigne signale que, selon l'article 27 de la LTaxis en vigueur actuellement : « *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.* » Il souligne qu'avec les seuls critères d'examens mentionnés dans cet article, des problèmes peuvent déjà être constatés avec les chauffeurs de VTC provenant du canton de Vaud.

La députée (S) annonce maintenir sa proposition d'amendement et explique que la seule différence entre l'amendement socialiste et celle de M. Maudet réside dans l'alinéa 3.

Le Président met au vote la modification du titre de l'article 6 proposée par M. Maudet :

Art.6 Examens de chauffeur de taxi

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote la modification de l'alinéa 1 de l'article 6 proposée par M. Maudet :

¹ le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Article 6 al. 2 : Pas d'opposition – adopté

Le Président met au vote la proposition d'amendement socialiste pour un nouvel article 3 :

³ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 let. a, b et e.

Pour : 4 (1 EàG, 3 S)

Contre : 9 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Absentions : 1 (1 MCG)

L'amendement est **refusé**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 6 :

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions : 4 (3 PS, 1 EàG)

L'article est **adopté**.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 2 de l'article 12 :

² en cas de non-renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis ~~dans~~ par la loi et le règlement.

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions --
L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à la lettre d, alinéa 3 de l'article 12 :

³ *le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :
d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou lettre c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et que celle-ci est entrée en force.*

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions --
L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'article 12 dans son ensemble :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions --
L'article 12 est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 2 de l'article 13 :
² *Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, ~~pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5.~~ Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.*

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre : --
Abstentions --
L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'article 13 dans son ensemble :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'article 13 est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'abrogation de l'alinéa 6 de l'article 18 :

Pour : 13 (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions 1 (1 EàG)

L'abrogation de l'al. 6 de l'article 18 est **acceptée**.

Le Président met au vote l'article 18 dans son ensemble :

Pour : 13 (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions 1 (1 EàG)

L'article 18 est **accepté à l'unanimité**.

M. Christophe Marguerat explique que l'article 30 a été modifié conformément à un vote effectué précédemment par la Commission sur le contenu du registre.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 4 de l'article 30 :

⁴ *Le Conseil d'État définit les indications qui doivent ~~obligatoirement~~ figurer dans le registre.*

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'article 30 dans son ensemble :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'article 30 est **accepté à l'unanimité**.

Une députée (S) souhaiterait savoir pourquoi les nombres ne peuvent pas être écrits en toute lettre dans les projets de loi.

M. Christophe Marguerat explique qu'il s'agit des directives législatives de la Chancellerie.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 6 de l'article 38 :

⁸ *L'action pénale et la peine se prescrivent par ~~vingt~~ 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.*

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'article 38 dans son ensemble :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'article 38 est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'amendement du DSE à l'alinéa 4 de l'article 45 :

⁴ *La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les ~~trois~~ 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de ~~douze~~ 12 mois suivant la date du dépôt de la requête.*

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'amendement est **accepté à l'unanimité**.

Le Président met au vote l'article 45 dans son ensemble :

Pour : 14 (1 EàG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstentions --

L'article 45 est **accepté à l'unanimité**.

Le Président annonce que le deuxième débat est terminé. Il rappelle que le deuxième débat se clôt par l'ouverture du troisième débat, mais propose d'annoncer formellement que le troisième débat sur le PL 11709 est désormais ouvert. Il rappelle qu'une réponse à la demande d'audition de l'association « VTC Genève » doit être donnée. En effet, cette réponse avait été retardée dans l'attente de l'audition de la COMCO et de l'évolution des travaux.

Une députée (S) aimerait savoir s'il a été demandé à l'association de transmettre leur remarque par écrit.

M. Nicolas Huber acquiesce, mais souligne qu'aucune réponse définitive n'avait été donnée par rapport à la demande d'audition.

Le Président propose de confirmer à l'association que les auditions sont terminées, mais que des observations peuvent être prises en compte dans le cadre du troisième débat.

Séance du 31 mai 2016

La commission reprend les travaux sur le PL 11709 avec l'amendement de l'article 10 et cède à cet effet la parole à la députée socialiste qui en est l'auteur.

La députée (S) rappelle que le groupe socialiste a choisi de reprendre au troisième débat certains des amendements qu'il avait proposés en deuxième débat et en a ajouté un nouveau. L'amendement de l'art. 10, qui concerne le numerus clausus, autrement dit la limitation du nombre de taxis, porte sur l'al. 3 qui figure sous cette forme dans la loi actuelle : « *Le Conseil d'État fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement* ». Sa nouvelle teneur, proposée par le groupe Socialiste, est la suivante :

« *Le Conseil d'État fixe le nombre maximal d'autorisations, **après avoir consulté les milieux professionnels** et en fonction des besoins évalués périodiquement* ».

Elle rappelle qu'une grande partie des enjeux relatifs à cette loi concerne le nombre auquel sera fixé le *numerus clausus*. Le Conseil d'État et M. Pierre Maudet n'ont pas caché leur intention de fixer dans la nouvelle loi un *numerus clausus* dont le nombre serait assez ouvert, car il correspondrait au nombre actuel de taxis actuels à laquelle s'ajouterait le nombre de personnes qui souhaitent exercer cette profession. Or, le groupe socialiste craint que le nombre n'augmente de manière trop importante, un risque qui ne peut être démenti : le nombre de taxis supplémentaires sera de 200 à 300, alors qu'il serait possible de fixer le nombre maximal d'autorisations dans la loi ou de proposer un premier nombre bien inférieur dans les dispositions transitoires, lesquelles permettraient d'augmenter le palier progressivement au fil des ans. Malheureusement, ces deux solutions ont été abandonnées. En revanche, il en reste une troisième qui paraît essentielle au groupe socialiste et qui ne serait pas de nature à occasionner un surcroît de travail pour le DSE.

Cette troisième solution consiste à **entendre les milieux professionnels avant de fixer le *numerus clausus***, afin que les informations remontant du terrain puissent être croisées avec d'autres. La députée (S) estime que cette solution ne représente pas une surcharge en termes organisationnels, car le *numerus clausus* ne sera pas changé chaque année. Le groupe socialiste juge cet amendement modeste, mais vital pour le fonctionnement de cette loi, car ce ne sont pas quelques fonctionnaires du DSE qui peuvent décider du *numerus clausus* sans connaître les réalités du terrain.

Un député (PLR) souhaite intervenir aussi bien sur l'amendement de l'art. 10 al. 3 et de l'art. 11 al. 3. Il rappelle que l'art. 11 al. 1 de la Constitution genevoise veut que « *l'État informe largement, consulte régulièrement et met en place des cadres de concertation* ». L'art. 110 al. 1 de la même Constitution veut que « *Les communes, les partis politiques et les milieux représentatifs sont invités à se prononcer lors des travaux préparatoires concernant les actes législatifs, les conventions intercantionales importantes ainsi que sur les autres projets de grande portée* ». Il estime dès lors que les amendements proposés par le groupe socialiste sont inutiles et inopportuns puisqu'ils ont pour effet d'ériger le Parlement en organe exécutif, ce que le groupe PLR juge excessif et à la limite de la violation du principe de séparation des pouvoirs. À cela s'ajoute le fait que l'article 110 prévoit une consultation pour les projets de grande portée ; or, la fixation du nombre maximal d'autorisations et les modalités d'attribution des autorisations ne tombent pas sous cette définition, raison pour laquelle Il invite, au nom du PLR, à refuser ces deux amendements.

M. Patrick Baud-Lavigne explique que le Département ne juge pas opportun l'amendement portant sur l'art. 10 al. 3, car il va à l'encontre de la pesée entre les intérêts corporatifs et ceux de l'intérêt public : le Département a reçu le 20 février 2016 une demande de la part de trois associations de taxis de service public (SCCIT, ATSP et FED) qui demandent une baisse de 70 permis de taxis par rapport au nombre actuel. Par conséquent, sachant que la philosophie de cette commission est d'aboutir à une seule catégorie de taxis, ce qui se traduira par une augmentation mécanique du nombre de permis, alors que les associations de taxis souhaitent maintenir un niveau de revenu, soit un avantage concurrentiel spécifique, l'amendement de l'art. 10 al. 3 ouvrira un biais juridique qui serait de nature à mettre en péril la mise en œuvre de la loi, car il donnera un pouvoir de décision aux associations de taxi et un droit de recours si celles-ci estiment ne pas avoir été entendues. Il partage l'analyse de la députée socialiste car le *numerus clausus* ne sera pas revu chaque année. Au sujet du troisième amendement proposé par le groupe socialiste, l'article 41 nouveau, en vertu duquel le Conseil d'État doit faire un rapport écrit au Grand Conseil dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur de la loi, le Département estime que cette idée est bonne et que, dans ce cadre, il sera toujours temps de faire une évaluation de ce point précis de la loi tout comme d'autres. Il réitère que le Département ne recommande pas d'accepter l'amendement de l'art. 10, al. 3, mais il n'émet aucune objection sur l'amendement de l'art. 11 al. 3.

Un député (UDC) estime, au nom de son groupe, qu'il n'est pas adéquat d'accepter l'amendement à l'art. 10 al. 3, car les milieux professionnels ne sont pas unanimes, ce qui peut nuire au bon fonctionnement de la loi. En revanche, si le Département ne voit pas d'inconvénient à l'amendement de l'art. 11 al. 3, l'UDC soutiendra cette proposition du groupe socialiste.

Le Président, en tant que député, soutiendra les deux amendements. L'objection du PLR, selon laquelle le Conseil d'État ne peut consulter les milieux professionnels au risque de violer la séparation des pouvoirs, lui semble un peu excessive et saugrenue, car elle peut être retenue pour d'autres articles de la même loi. Il estime de plus qu'il appartient aux députés de tracer en cette dernière instance la limite entre les compétences qui sont du ressort de l'exécutif et celles qui sont du ressort du législatif. Il juge dès lors que les amendements ne souffrent d'aucun problème de fond ; au contraire, les deux articles de la Constitution mentionnés le député PLR méritent d'être incarnés dans cette loi et dans d'autres domaines. Enfin, il abonde dans le sens de son collègue UDC, car les milieux en question sont divisés et divers et ne peuvent faire la loi en dernière instance. Il s'agit néanmoins de les entendre pour qu'ils puissent défendre leurs intérêts.

Une députée (S) souhaite réagir sur l'argumentation du PLR, qui la fait sourire, car l'amendement du groupe socialiste ne consiste qu'à consulter les milieux professionnels par écrit pour connaître leur avis sur la situation actuelle. Elle réfute donc l'argument selon lequel cet amendement entraverait l'action du Conseil d'État. Au sujet des art. 10 et 11, le groupe socialiste estime que rien ne les distingue et qu'ils représentent les deux faces de la même pièce, car ils portent sur le seuil auquel est fixé le *numerus clausus* et les critères pour obtenir les autorisations. Elle juge donc logique que les milieux professionnels soient consultés sur ces deux éléments fondamentaux. Pour répondre à M. Baud-Lavigne, elle ne comprend pas comment une décision du Conseil d'État pourrait faire l'objet d'un recours de la part des milieux professionnels si ceux-ci sont consultés. Elle affirme que ce ne sont pas les milieux professionnels qui doivent fixer le *numerus clausus*, car ils seraient juges et parties. Elle invoque, à ce sujet, un article de M. Lecoultre publié dans le *Courrier* dans lequel l'association VTC Genève demande à être entendue par le Conseil d'État et se plaint de voir ses revenus chuter à cause du nombre croissants de limousines et de futurs VTC. Enfin, elle dit entendre son collègue UDC et se dit toute ouïe à une formulation qui intégrerait la notion de consultation des milieux professionnels.

Un député (MCG) explique que suite à l'intervention de M. Baud-Lavigne, son groupe est un peu dubitatif au sujet de la consultation relative au *numerus clausus*, car même si les milieux professionnels doivent en principe être consultés, ce que cette commission a par ailleurs régulièrement fait dans ses travaux, les associations de taxi sont très vindicatives et montent facilement au créneau. Quant aux propos du PLR, même si la Constitution prévoit une consultation, il estime qu'il est préférable de le préciser dans la loi. Son groupe acceptera l'amendement de l'article 11, mais préfère s'abstenir sur celui de l'article 10 pour mener une réflexion sur les possibilités de consultation et leurs conséquences.

Le député (PLR) propose le compromis suivant : son parti accepte d'entrer en matière sur le principe de l'article 41 nouveau. Au sujet de l'art. 10 al. 3, il estime que le Conseil d'État, respectivement l'administration, devra tôt ou tard consulter les personnes directement consultées par cette loi, raison pour laquelle il a le sentiment qu'il est inutile de préciser « après avoir consulté les milieux professionnels ». Quant à l'art. 11 al. 3, il prend note que le Conseil d'État ne s'oppose pas à l'amendement socialiste. Il propose néanmoins de l'affiner avec un sous-amendement qui se lirait comme suit : « Après consultation des milieux professionnels directement concernés ». Cette précision lui semble nécessaire, car le Conseil d'État ne consultera que les

milieux directement concernés et ne se livrera pas à une large *Landsgemeinde* au cours de laquelle tout un chacun pourra dire tout le bien, respectivement tout le mal qu'il pense des modalités d'attributions choisies.

M. Christophe Marguerat fait remarquer, au sujet de l'art. 10, que le nombre de taxis dépend de deux moments-clés : l'entrée en vigueur de la loi et les évaluations périodiques. En ce qui concerne le premier, le Département n'a jamais caché qu'il inclurait les taxis bleus, car la nouvelle loi limite les catégories à deux et non plus à trois. Deux problèmes se posent par rapport aux besoins qui sont évalués périodiquement par la suite : tout d'abord, l'arrêté du Conseil d'État touchera inévitablement les chauffeurs de taxis et ceux qui sont sur la liste d'attente dans leurs droits et obligations et elle est susceptible d'être attaquée devant la Chambre administrative. Ensuite, selon lui, la formule « après consultation des milieux professionnels » laisse planer le risque que lesdits milieux saisissent à nouveau la Chambre administrative si le Conseil d'État estime qu'une réévaluation des autorisations n'est pas nécessaire, car la version amendée de l'art. 10 al. 3 l'oblige à rendre une décision, positive ou négative, lorsque les associations de taxis le sollicitent en attirant son attention sur la situation. Il estime que cet amendement représente un outil qui permettrait aux milieux professionnels de générer des décisions du Conseil d'État susceptibles d'être attaquées en justice.

La parole n'étant plus demandée, le Président met aux voix l'amendement socialiste de l'art. 10 al. 3 :

Art. 10, al. 3 (nouvelle teneur)

« *Le Conseil d'État fixe le nombre maximal d'autorisations **après avoir consulté les milieux professionnels et en fonction des besoins évalués périodiquement*** »

Pour : 5 (1 EàG, 3 S, 1 Ve)
Contre : 7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 3 (3 MCG)

L'amendement à l'art. 10 al. 3 est rejeté.

La députée (S) souhaite reprendre le sous-amendement PLR qui précise que les milieux professionnels **directement concernés** doivent être consultés par le Conseil d'État.

Le Président procède au vote de l'amendement modifié :

Art. 11, al. 3 (nouvelle teneur)

« Le Conseil d'État détermine, **après consultation des milieux professionnels directement concernés**, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique ».

Pour : 12 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 3 (1 PDC, 2 PLR)

Abstentions : -

L'amendement socialiste à l'art. 11 al. 3, modifié sur suggestion du PLR, est accepté.

Un député (Ve) propose pour trois raisons de revenir à l'art. 19 al.1 lettre b) du projet de loi d'origine, en vertu duquel tout taxi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant « d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers ». La première consiste à se placer dans la perspective des clients, qui ont besoin de taxis disponibles pour être convoyés rapidement à leur destination. La version issue du deuxième débat conduit à une situation où, à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, plusieurs centaines de taxis supplémentaires emprunteront les voies de bus, ce qui provoquera un engorgement non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour les transports publics.

Il n'est donc dans l'intérêt de personne, en particulier du client, que les voies de bus soient encombrées par des taxis qui ne transportent pas de passagers. Il comprend qu'individuellement, les chauffeurs de taxi souhaitent utiliser les voies de bus pour faire de la maraude ou répondre à une commande, mais d'un point de vue global, personne n'en sort gagnant. La deuxième raison est liée aux transports publics, qui n'atteignent pas aujourd'hui la vitesse commerciale exigée par la loi. La troisième, qui n'est pas des moindres, est liée à l'applicabilité de la loi : un nombre important de contrôles devront certes être effectués mais ils ne sont nécessaires que lorsqu'un taxi emprunte une voie de bus sans transporter de passagers. Pour ces trois raisons, il propose de revenir au texte initial.

M. Baud-Lavigne explique que le Département voit le texte issu des travaux de la commission comme étant meilleur que le texte original pour plusieurs raisons. Il rappelle que les taxis ont le droit d'emprunter les voies de bus lorsqu'ils véhiculent un client, vont en chercher un, ou sont en transit. La

commission avait décidé de supprimer la troisième option pour éviter l'encombrement des voies de bus. Cet argument reste valable aux yeux du Département, car il est normal que les bus aient la priorité sur les taxis puisqu'ils transportent un plus grand nombre de personnes. Il précise qu'il se réfère aux lettres b) et c) de l'al. 1 de l'art. 19, dont la fin peut être supprimée : « [...] *s'il transporte des clients ou répond à une commande* ». Cette suppression est compréhensible pour les voies de bus, en revanche, tel n'est pas le cas pour les voies de circulation restreintes, car il ne peut être interdit aux taxis d'aller chercher un client dans une zone où la circulation est interdite. En somme, la suppression de « [...] *ou répond à une commande* » dans la lettre c) contrevient à l'applicabilité de la loi au sens du Département. Par contre, une entrée en matière est possible sur la lettre b), car les taxis seront plus nombreux et plus proches de leurs clients, ce qui signifie qu'ils n'auront pas nécessairement besoin d'emprunter des voies de bus.

Il attire également l'attention de la commission sur un point fondamental : lors de la rédaction de la loi, des concertations ont eu lieu avec les milieux professionnels au cours desquelles le Département a donné la garantie qu'aucun de leurs acquis ne leur serait retiré. Si cet élément est amputé du texte, cela risque de fédérer les chauffeurs de taxis contre la loi, alors qu'une part non négligeable d'entre eux lui est favorable. Il propose dès lors deux alternatives à la modification de cet article : 1) l'article 41 nouveau proposé par le parti socialiste offre une porte de sortie intéressante, dans le sens où le Conseil d'État ferait un rapport au Grand Conseil dans les deux ans après l'entrée en vigueur de la loi. Il sera donc toujours temps à ce moment-là d'évaluer l'ampleur de l'engorgement sur les voies de bus ; 2) rien n'empêche les taxis d'emprunter une voie de bus spécifique si un engorgement est constaté.

Un député (S) annonce que son groupe soutiendra l'amendement à la lettre b), car l'utilisation des voies de bus doit être répartie équitablement entre les intérêts publics et semi-privés. Or, elles sont aujourd'hui utilisées par les TPG, par les vélos sur certains axes, par environ 1'200 taxis, par les véhicules sérigraphiés qui ont été votés par la majorité de cette commission, pour le transport de personnes handicapées et par 51'000 deux-roues motorisés chers à un ministre des transports. Il estime de ce fait que la priorité doit être accordée aux transports publics pour leur permettre d'atteindre leur vitesse commerciale. Il suggère que les membres de la commission approuvent cet amendement et de faire marche arrière dans deux ans s'il pose un problème fondamental aux chauffeurs de taxis.

Un député (PLR) abonde dans le sens de M. Baud-Lavigne, car les chauffeurs de taxi offrent un service public, tandis que les chauffeurs VTC offrent un service privé. Il est évident que les chauffeurs VTC ne doivent pas emprunter les voies de bus, mais les usagers des TPG ne verront vraisemblablement aucun inconvénient à ce que des taxis, eux, le fassent. De plus, si certains axes sont surchargés, les mesures qui s'imposent pourront être prises sans modifier la loi. Cela étant dit, il demande si les représentants du Département connaissent l'impact qu'aurait cet amendement en termes de délais d'attente sur la qualité du service offert aux clients.

M. Patrick Baud-Lavigne suppose que cet amendement ne devrait pas nuire à la qualité du service, car les taxis seront théoriquement plus proches de leurs clients puisqu'une augmentation de leur nombre est attendue. En revanche, il risque de soulever des oppositions de la part des milieux professionnels qui pourraient le percevoir comme le retrait de l'un de leurs acquis. Il réitère que des interventions ponctuelles sont possibles sur les axes particulièrement engorgés.

Un député (MCG) indique que son groupe soutiendra l'amendement à l'art. 19, car une suppression ou une modification des acquis actuels des taxis risque de soulever des oppositions. De plus, la nouvelle loi n'engendrera aucune augmentation du nombre de taxis, à moins que le numerus clausus soit revu à la hausse, car elle ne vise qu'à fusionner deux catégories de taxis, les « bleus » et les « jaunes ». Il concède que cela se traduira par une plus grande fréquentation des voies de bus, mais il ne voit pas comment les taxis seraient plus proches du domicile de leurs clients. Quant à l'accessibilité aux zones restreintes, il lui semble illogique que les taxis ne puissent y circuler qu'à condition de véhiculer un client. Il en conclut que les modifications apportées à l'article 19 méritent d'être maintenues, d'autant plus que l'article 41 permettra d'apprécier le bon fonctionnement de cette loi dans deux ans.

Un député (Ve) rétorque que la disponibilité plaide au contraire en faveur de l'amendement, car elle sera bien supérieure à celle d'aujourd'hui en raison des 400 taxis supplémentaires qui circuleront sur les voies de bus. En revanche, il rappelle au PLR que le Conseil d'administration des TPG est opposé avec raison à cet amendement, car il portera préjudice à la vitesse commerciale des transports publics. En ce qui concerne les acquis, il se souvient que le projet de loi d'origine prévoyait de ne pas faire circuler les taxis à vide sur les voies de bus, position que M. Maudet partageait jusqu'à la semaine passée. Accepter cet amendement équivaut donc à revenir à la loi d'origine. Enfin, il ne souhaite

pas déposer d'amendement pour la lettre c), car le Département le juge difficilement praticable et inutilement vexatoire pour les chauffeurs de taxi.

Le Président prend note du retrait de l'amendement à la lettre c).

Un député (PDC) se dit de prime abord favorable à l'amendement vert, mais aussi tempéré par les propos de M. Baud-Lavigne. Cette loi étant très fragile, Il demande si cet acquis des chauffeurs de taxi est indispensable pour la faire passer ; il demande également si les membres de la commission devront revenir dans deux ans suite au rapport du Conseil d'État au sens de la lettre b) issu du troisième débat, pour peu que les amendements des verts (art. 19) et des socialistes (art. 41 nouveau) soient acceptés.

Un député (PLR) se dit sensible aux arguments techniques de son collègue socialiste mais il s'interroge sur la position du Département concernant l'amendement que le député vert propose à la lettre b) uniquement.

Selon M. Baud-Lavigne, les taxis peuvent, entre autres, utiliser les voies de bus, s'arrêter sur les stations de taxis et avoir un accès privilégié à l'aéroport. Ces prérogatives les différencient des VTC, raison pour laquelle le Département peut vivre avec cet amendement, ce qui n'est pas forcément le cas des taxis. Le rôle du Département est donc de réduire l'hostilité à l'égard de cette loi et faciliter son acceptation.

Le Président met alors au vote l'amendement :

Art. 19, al. 1, lettre b (formulation originelle)

« Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant [...] b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers. »

Pour : 9 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR)

Contre : 5 (3 MCG, 2 UDC)

Abstention : 1 (1 PLR)

L'amendement vert visant à revenir à la formulation originelle de l'art. 19, al. 1, lettre b est accepté.

Le Président en vient à la proposition d'amendement socialiste, art. 35, al. 2 (nouveau) et donne la parole aux auteurs.

Une députée (S) explique que c'est un point important qui a été dit et redit par tous les auditionnés et par tous les groupes, à savoir que cette loi ne peut fonctionner que si des moyens de contrôle sont affectés. La proposition du groupe socialiste est de présenter un nouvel alinéa 2 à l'art. 35 dont la formulation pourrait être revue, cas échéant, soit :

« *Le département affecte des agents ou du personnel dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et diffuseurs de courses.* »

Elle pense que toutes les lois doivent être contrôlées, néanmoins, sur cette question-là, le groupe socialiste estime que la loi n'aura aucun effet dans la réalité s'il n'y a pas de moyens de contrôle. Il ne s'agit pas non plus de prendre le rôle du Conseil d'État mais, en référence à un argument récent de M. Baud-Lavigne, c'est un élément de nature à calmer assez fortement l'ensemble des milieux professionnels. Ledit alinéa répond aussi aux inquiétudes des VTC ainsi qu'à celles des différentes associations de taxi qui ont toutes déclaré que les moyens actuels de contrôle n'étaient pas suffisants. Elle en veut pour preuve la réponse d'un chauffeur de taxi à la question d'un député lui demandant pourquoi il empruntait les voies de bus. Il a répondu que le client ne comprenant pas la différence entre les bonbonnes jaunes et bleues, il le faisait quand même, espérant ne pas se faire prendre. Il n'y aura jamais un agent derrière chaque taxi d'où l'idée de montrer clairement la volonté du Grand Conseil sur cette pierre angulaire de la loi. Le groupe Socialiste invite à accepter cet amendement.

M. Patrick Baud-Lavigne souligne que le département continue de penser que cette disposition ne devrait pas figurer dans cette loi **mais dans la loi sur la police**. Cependant, de la manière dont elle est rédigée, le département n'a pas de souci sur le fond puisque, effectivement, des agents seront affectés à la mission spécifique du contrôle des transporteurs professionnels à Genève, taxis ou VTC. Il y aura un contrôle à la fois de la part de la police et du service du commerce.

Un député (PLR) estime qu'il appartient au pouvoir exécutif, respectivement à ses services subordonnés, de mettre un effort principal à un endroit particulier. Le contrôle du respect de l'utilisation des voies de bus est assurément une cause noble, mais certainement pas prioritaire. Genève a d'autres priorités dans le domaine de la sécurité de sorte que cet amendement apparaît largement excessif au groupe PLR, qui va donc le rejeter.

Un député (MCG) indique que son groupe va soutenir l'amendement socialiste, mais avec une proposition de sous-amendement, soit : « *Le département*

affecte le personnel nécessaire à une brigade spécifique chargée du contrôle [...] ». Cela peut ainsi être du personnel spécifiquement formé et non pas forcément des agents de police, le terme « personnel » étant moins spécifique et laissant une certaine latitude au département.

Le député (PLR) demande au groupe MCG ce qu'il entend par « brigade » car dans l'armée, une brigade représente 5'000 hommes.

Le député (MCG) répond qu'il s'agira du chiffre que le Département estimera nécessaire pour former une équipe qui puisse contrôler efficacement les taxis et les diffuseurs de course.

M. Patrick Baud-Lavigne précise que si l'idée est de créer une brigade, il ne faut pas perdre de vue que l'amendement socialiste laisse une marge de manœuvre raisonnable au Conseil d'État. En revanche, une brigade impliquerait seulement des policiers, alors que cette loi est surveillée par le service du commerce. Il serait donc difficile de faire une brigade mixte qui répondrait à deux règlements en termes de personnel, d'heures supplémentaires, etc.

Le Président suggère alors le terme « unité ».

La députée (S) entend ce que dit son collègue MCG et donne la définition de « brigade » : « groupement de plusieurs régiments de gendarmes, subdivision de forces de police ou de gendarmerie selon les missions, selon le territoire ou selon les horaires ». Elle suggère la formulation ci-après :
« Le département affecte du personnel dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de course.

Le député (MCG) se rallie à cette proposition.

La parole n'étant plus demandée, Le Président met aux voix l'amendement du groupe Socialiste, tel que ci-dessus :

Pour : 7 (1 EàG, 3 S, 3 MCG)
Contre : 8 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : -

L'amendement du groupe socialiste est refusé.

Le Président passe ensuite à l'art. 41 (nouveau) proposé par le groupe socialiste.

Un député (PLR) indique que son groupe va voter cet amendement qui lui paraît opportun quand bien même le bon sens commande que l'application de la loi se passe bien. Il saisit l'occasion d'une remarque purement formelle à savoir d'utiliser le terme VTC dans toute la loi.

Le Président prend note de la suggestion de M. Baud-Lavigne que ce toilettage soit fait par la Chancellerie. Il n'y a donc pas besoin de voter.

M. Pierre Maudet indique que l'article 41 ne soulève pas de problème sur le principe, soit d'instaurer une systématique imposant une évaluation. Il a cependant deux éléments à soumettre à la réflexion de la Commission.

En premier lieu, il est d'avis que la question est de savoir s'il ne faudrait pas mettre cet article dans les dispositions transitoires. Deuxièmement, le Conseil d'État peut certes produire des évaluations sur des lois mais il est un peu juge et partie. En bonne logique de contrôle de l'administration, c'est théoriquement la commission d'évaluation des politiques publiques, respectivement la Cour des comptes aujourd'hui, qui devrait évaluer de façon indépendante et extérieure l'impact de déploiement d'une loi. Se pose alors la question du délai, à savoir si l'on peut déjà juger de l'application d'une loi au bout de deux ans.

Un député (S) donne raison à M. Maudet sur la place de l'article dans les dispositions finales transitoires. Il saisit l'occasion d'apporter une correction orthographique, soit « loi » (au lieu de « toi ») dans la formulation de l'amendement. Concernant la problématique soulevée par M. Maudet d'être juge et partie, il souhaiterait savoir si, tel que formulé, l'amendement ne permet pas au Conseil d'Etat, lui-même, de demander un audit à la Cour des comptes.

M. Pierre Maudet est d'avis que c'est autre chose. Si la Commission souhaite une évaluation de l'impact général de la loi, y compris de ses effets sur le trafic, il faut laisser 5 ans avant que la Cour des comptes la fasse. En revanche, si l'objectif est plus spécifiquement sur la question du travail des chauffeurs de taxis, des rentrées fiscales ou autres, le Conseil d'État peut documenter.

Le député (S) estime qu'il s'agit bien d'une demande en deux temps. On peut se réserver de solliciter la Cour des comptes au bout de 5 ans pour un rapport circonstancié (impact sur le trafic, la mobilité, etc.), mais maintenir la demande d'un bilan portant spécifiquement sur les conditions de travail et revenus des chauffeurs de taxi, comment se passe le numerus clausus.

Un député (PDC) trouve aussi que ce sont deux choses différentes que de faire appel à la Cour des comptes pour une évaluation à long terme et de faire rapport, après deux ans, notamment sur les conséquences de l'utilisation des voies réservées aux transports en commun. C'est dans cette optique qu'il comprend l'amendement socialiste pour demander éventuellement au Conseil d'Etat de réadapter certains éléments de la loi.

M. Pierre Maudet estime nécessaire d'avoir une trace, dans le PV de la commission et ensuite dans le rapport, qu'il ne faut pas que les attentes soient trop grandes par rapport au Conseil d'Etat au bout de deux ans. Cela ne peut pas constituer une évaluation de la politique liées aux taxis pour les motifs invoqués ci-dessus. Mais s'agissant de l'usage des voies de bus, de l'impact sur le revenu des chauffeurs, le Conseil d'Etat peut faire un « carottage » sur deux ans.

La parole n'étant plus demandée, le Président met aux voix l'amendement socialiste :

Art. 41 Bilan de l'impact de la loi (nouveau) à déplacer dans les dispositions transitoires après correction orthographique du mot « loi »)

Pour : 13 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : -

Abstentions : 2 (2PLR)

L'amendement est accepté

Le Président observe que l'UDC avait évoqué des amendements la semaine dernière qui n'ont toutefois pas été communiqués au secrétariat de la Commission.

Un député (UDC) indique qu'après une relecture des dispositions transitoires, son groupe observe qu'il a été pris en compte du fait que certains chauffeurs de taxi n'ont pas à prouver eux-mêmes qu'ils ont payé leurs taxes. Il n'y donc pas d'amendement supplémentaire pour l'instant.

Après une brève interruption, afin de permettre une consultation entre les commissaires, le Président propose à chaque parti de faire une déclaration finale.

Au nom du parti socialiste (S), une députée indique que le groupe socialiste a fait la pondération, à la fois du projet de loi de base, avec ce qu'il avait de satisfaisant, et des amendements en 2^{ème} débat qu'il avait proposés et dont

certaines ont passé en ce qui concerne la conduite écologiste, la prise en charge d'un public particulier, notamment les personnes en situation de handicap. S'agissant de l'imposition des revenus des chauffeurs, le groupe socialiste est satisfait d'avoir pu trouver une formule de compromis dont il espère qu'elle portera ses fruits dans le concret. Il salue également le fait qu'il y ait un *numerus clausus*, quand bien même il reste inquiet sur le nombre auquel il sera fixé. Quant à la version de l'article 6, elle ne le satisfait pas entièrement, même si le groupe socialiste observe qu'il y aura un examen pour les VTC. Il est également satisfait qu'il y ait une consultation des milieux professionnels sur les critères permettant de fixer le système d'attribution des autorisations et enfin, qu'il y ait un rapport sur la mise en œuvre de la loi, particulièrement de son impact sur le revenu des chauffeurs, point qui lui tenait à cœur via la motion qu'il a déposée. Tout cela pour dire que cette loi a des éléments qui le satisfont, qu'elle a un certain nombre d'éléments qui ne le satisfont pas. Le groupe socialiste estime que la question des revenus des professionnels n'est pas suffisamment présente, celle de la consultation dans une moindre mesure que souhaité. Il aurait également souhaité une largesse de manœuvre de la part du Conseil d'Etat moins grande sur la question de l'examen des VTC. Le groupe socialiste avait donc besoin de quelques minutes pour faire une pondération. **En fin de compte, il estime que cette loi est meilleure que celle de 2005 et que celle qui n'entrera jamais en vigueur, (la LTSP). Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste acceptera cette loi en 3^{ème} débat, tout en annonçant qu'il reviendra probablement avec quelques amendements en plénière en espérant trouver une majorité.**

Au nom du Mouvement Citoyens Genevois (MCG), un député trouve que ceux qui ont participé aux travaux peuvent effectivement se féliciter puisqu'ils ont duré plus de six mois. Il salue la réussite des compromis et les résultats trouvés, à part quelques amendements cosmétique sur lesquels son groupe risque de revenir en plénière. Pour l'essentiel, le groupe MCG est satisfait, mais il a cependant un petit bémol en ce qui concerne la question d'une brigade de contrôle des taxis. **Il espère que la solution trouvée satisfera tout le monde.** Il attend donc, une fois voté le règlement, de voir si cela correspond bien à l'esprit des travaux et un bilan après la mise en application. Il n'est pas évident de passer de la situation actuelle qui est quelque peu chaotique à une situation régulée.

Au nom du Parti Libéral-Radical (PLR), un député indique que son groupe acceptera cette loi. Il se montre d'abord très satisfait d'avoir travaillé longuement sur une loi qui est faite pour les usagers suite aux nombreuses récriminations de ces derniers sur les taxis qui ont émaillé les débats, non

seulement en commission, mais en plénière. Deuxièmement, le groupe PLR est satisfait qu'il y ait une juste balance entre les taxis et les VTC, qu'il y ait une concurrence, mais qu'elle soit bridée. Il a encore quelques doutes sur les sommes dues à Genève de la part des VTC, de manière qu'elles n'échappent pas au fisc genevois. Le groupe PLR tient à dire qu'il s'est étonné du langage de la COMCO et il salue la subtilité qui a été mise en œuvre de la part du magistrat pour trouver une solution qui soit négociée, surtout pour le canton de Genève. Dernier élément, le groupe PLR se montre satisfait que la loi n'enfle pas exagérément et que la recherche de clarté qu'il préconisait a été respectée. Il y aurait encore quelques retouches à faire, mais le texte semble satisfaire les uns et les autres. Le groupe PLR entend bien que le groupe socialiste est de la partie puisque certains de ses amendements ont été acceptés, de même que le MCG, et c'est peut-être là le véritable compromis sur ce texte. Mais le PLR n'est pas dupe et pense qu'un référendum est possible d'où l'importance de trouver une majorité pour faire passer la loi en force et voir comment la réajuster dans cinq ans.

Au nom du Parti Démocrate-Chrétien (PDC), un député signale que son groupe approuvera ce projet de loi. Il relève encore une fois l'excellent travail du Département et l'examen approfondi par la commission depuis plus de six mois. Personnellement, il se réjouit qu'il soit voté par le Grand Conseil et surtout que la loi entre en vigueur parce que la population genevoise, en particulier les utilisateurs des taxis à Genève en attendent beaucoup. Il faut considérer ce service comme un complément des transports publics. En outre, cette loi tient compte de l'état actuel des nouveaux opérateurs qui entrent sur le marché, des habitudes des utilisateurs, en particulier des plus jeunes, qui se tournent vers de nouveaux modèles. Pour terminer, le groupe DC estime que le projet de loi est équilibré, mais il est aussi fragile et il n'est pas à l'abri d'un référendum. Il faut donc tout faire pour que ce projet de loi entre en vigueur le plus vite possible.

Au nom des Verts (Ve), un député annonce que son groupe acceptera ce projet de loi qu'il trouve équilibré. Il se félicite d'arriver enfin au terme des travaux sur cet objet, mais il craint que cela prenne du temps avant que la loi entre en vigueur. Il en est même à se demander si la prochaine mouture pourrait être l'absence de loi sur les taxis. En effet, il y a quand même un certain nombre de présupposés sur lesquels on peut se poser un certain nombre de questions. Dans les arguments, il a entendu qu'un certain nombre de standards était dus à un service public mais il n'a pas l'impression que ce soit perçu ainsi par la population quand on leur demande si Uber ou Taxiphone est plus représentatif

d'un tel service. Peut-être que la prochaine version sera de dire que le droit supérieur suffit largement pour définir la loi sur les taxis.

Au nom d'Ensemble à Gauche (EàG), un député prend la parole pour signaler son opposition à cette loi. Il estime que les travaux ont eu des qualités sur un certain nombre de points, moins sur d'autres, mais sur le fond, il basera simplement son argumentaire sur la proposition Socialiste de l'art. 1 alinéa 2 qui a été refusée au motif libéral que les conditions décentes de l'exercice de la profession de chauffeurs de taxis et de chauffeurs de voitures de transport avec chauffeurs ne sont pas l'un des buts de la loi. Cela aurait dû à son sens en être un, le parti Socialiste l'a proposé mais ce dernier n'a pas estimé que c'était une raison suffisante pour ne pas voter la loi dans son ensemble. Le groupe Ensemble à gauche s'opposera sur ce point mais aussi sur la première partie de l'alinéa 2 qui parle de promouvoir un service public efficace et de qualité. En effet, il a également un problème de fond avec l'idée que les services publics soient confiés à des entreprises privées ou à des indépendants. Il estime que s'il faut des véhicules plus individuels pour les transports collectifs que sont les bus, les trams et les trolleybus, cela devrait aussi être confié à une entreprise de service public, que sont les transports publics par exemple. On rétorquera que le droit supérieur s'y oppose mais les députés sont aussi présents dans cette enceinte pour défendre un certain nombre d'idées. Il a bien entendu la position défendue par son collègue PLR mais il estime que sa section cantonale ne représente pas le sommet de l'ultra libéralisme national dans la mesure où le centre de gravité des débats politiques à Genève est un peu plus à gauche. Cela signifie aussi que le projet de loi ne va pas être voté sans autre à l'unanimité, comme cela semble s'annoncer. Il y aura donc un vote négatif.

Au nom de l'Union Démocratique du Centre (UDC), un député rappelle que son groupe a eu des hauts et des bas en ce qui concerne son projet de loi 8513 puisqu'il a été complètement rejeté suite à une première audition de l'éminent professeur Bellanger. Il est certes revenu un peu en course lors du changement de magistrat mais le groupe UDC estime qu'il faut choisir le moindre mal et faire avancer les choses. Il avait également pensé à demander un bilan et remercie le groupe socialiste de l'avoir proposé, ce qui permettra, aux sceptiques comme aux enthousiastes, de voir un peu mieux ce qui se passe tant au niveau des problèmes d'encombrement sur les voies de circulation que des problèmes salariaux. Surtout, il s'agissait de dissiper l'un des soucis du groupe UDC concernant les anciennes licences qui avaient été payées cash et fort cher par certains chauffeurs de taxis. Cela a été fait en supprimant la phrase qui demandait aux chauffeurs de le prouver eux-mêmes. **Les deux commissaires UDC vont donc accepter ce projet de loi mais ils devront encore en discuter**

au sein de leur groupe car certains membres aimeraient en revenir à quelques points du PL 10513, notamment sur la centrale unique, et peut-être aussi proposer de soulager les tâches de l'Etat, car cela signifie aussi des fonctionnaires et des budgets en plus. Il annonce qu'il y aura sans doute des amendements en plénière.

Un autre député (UDC) souhaiterait remercier le Conseiller d'Etat, MM. Baud-Lavigne et Huber pour l'excellent travail réalisé. Ainsi que tous ceux qui ont œuvré dans le cadre de cette loi.

M. Pierre Maudet estime tout d'abord que le bon compromis sur ce type d'objet n'est pas le plus petit dénominateur commun, mais la résultante des différentes contributions. Il a le sentiment, durant les séances auxquelles il a participé, que ces contributions étaient toutes de qualité, de valeur et réfléchies. Il relève que les débats se sont déroulés relativement rapidement et remercie les membres de la commission pour la diligence avec laquelle ils ont procédé aux auditions et l'indépendance avec laquelle ils ont statué sur les différents amendements et les textes proposés. Il ne se dit pas certain que ce projet de loi soit le projet idéal, mais espère qu'il permettra de passer à la phase suivante si une quasi-unanimité se confirme en sa faveur et sous réserve des réglages qui se produiront en plénière. Il s'associe aux remerciements des membres de la commission, car tout le mérite du travail préalable de ce projet revient à ses collaborateurs : M. Patrick Baud-Lavigne, M. Christophe Marguerat, la direction juridique de son département ainsi que celles et ceux qui ont encadré le travail en commission. Il conclut qu'il se réjouit de recevoir l'appui des députés pour la poursuite et l'application de cette loi au bénéfice des usagers.

Le Président fait voter le PL 11709 dans son ensemble.

Pour :	14 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	1 (1 EàG)
Abstentions :	--

Le PL 11709 est accepté.

Le Président estime que le PL11709 et le PL11710 font partie d'un même débat et propose de voter cette deuxième loi. Il rappelle que la situation du PL11710 après le 2^{ème} débat diffèrait quelque peu du texte initial suite à l'ajout d'un alinéa 4 à l'article 11a : « Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe

annuelle pour un détenteur d'autorisation ayant installé dans son véhicule un dispositif de prise en charge d'une personne handicapée ».

Aucune proposition d'amendement ou déclaration finale n'étant formulée, le Président fait voter le PL 11710 dans son ensemble (3^e débat) :

Pour :	14 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstention :	1 (1 EàG)

Le PL 11710 est accepté.

Le Président constate que la majorité est en fait la même que pour le vote du PL11709 mais qu'il s'est abstenu par prudence. Il propose de procéder au vote des deux PL d'abrogation qui figurent dans un même feuillet, les PL 11707 et 11708 qui abrogent respectivement la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes.

Le Président fait voter l'entrée en matière sur le PL 11707.

Pour :	15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstention :	--

L'entrée en matière sur le PL 11707 est acceptée à l'unanimité.

Le Président procède au deuxième débat.

Art. 1 souligné (abrogation).

Pas d'opposition, adopté.

Art. 2 souligné (entrée en vigueur).

Pas d'opposition, adopté.

Le Président procède au troisième débat.

La parole n'étant pas demandée, le Président fait voter le PL11707 dans son ensemble :

Pour :	15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstention :	--

Le PL 11707 est accepté à l'unanimité.

Le Président fait voter l'entrée en matière sur le PL 11708 :

Pour :	15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstention :	--

L'entrée en matière sur le PL 11708 est acceptée à l'unanimité.

Le Président procède au deuxième débat.

Art. 1 souligné (abrogation).

Pas d'opposition, adopté.

Art. 2 souligné (entrée en vigueur)

Pas d'opposition, adopté.

Le Président procède au troisième débat.

La parole n'étant pas demandée, le Président fait voter le PL11708 dans son ensemble :

Pour :	15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstention :	--

Le PL 11708 est accepté à l'unanimité.

Au nom de l'UDC, un député indique **qu'il retirera le PL 10513** si les PL votés ce soir sont acceptés par la plénière.

Le Président note que ceci équivaut donc à un gel des travaux sur le PL 10513 et fait voter cette proposition :

Pour :	15 (1 EàG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	--
Abstention :	--

Le gel des travaux sur le PL 10513 est accepté à l'unanimité.

Une députée (S) rappelle que plusieurs points de la M 2284 du groupe socialiste ont été repris dans le projet de loi du Conseil d'État, notamment le numerus clausus, la possibilité de partager les taxis entre plusieurs chauffeurs et la question fiscale. L'amendement sur les dispositions transitoires que les membres de la commission ont accepté permet au groupe socialiste de considérer que l'enquête statistique relative aux chauffeurs est plus ou moins remplie. Les autres points sont considérés comme mineurs, à l'exception de celui qui porte sur la brigade des taxis (le groupe socialiste reviendra sur ce point en plénière). Elle conclut que cette motion a eu l'effet que son groupe souhaitait, à savoir d'« aiguïser » la position des groupes sur la question des taxis et de donner certains éléments de travail au Département. Pour ces différentes raisons, **le groupe socialiste retirera la M 2284** à la prochaine session plénière.

Le Président conclut que les membres de la commission ne traiteront pas une motion qui est vouée à être retirée. Une brève discussion a ensuite lieu sur la catégorisation du débat qui amène une majorité de la commission à opter pour un débat libre.

Annexes :

- 1) *Tableau synoptique après le 2^e débat*
- 2) *Tableau synoptique après le 3^e débat*
- 3) *Avis de droit du Prof. Auer au DSE*
- 4) *Avis de droit complémentaire du Prof. Auer à la Commission des transports*
- 5) *Recommandation COMCO*
- 6) *« Fonds taxis : quelques jalons »*
- 7) *« Fonds taxis : comparatif législatif »*
- 8) *Note sur la brigade des taxis*
- 9) *Courrier d'ADICT (Association de Défense des Intérêts des Chauffeurs de Taxis) - demande d'audition et précisions*
- 10) *Note sur les chauffeurs utilisant Uber (transmise par M^e Vincent Maitre, avocat de chauffeurs utilisant Uber)*
- 11) *Prise de position de l'AGL (Association genevoise des limousines)*
- 12) *Echanges de courriers de Me Roulet avec le Conseil d'Etat de Genève*
- 13) *Revendications du Collectif des taxis genevois*
- 14) *Note du Club en fauteuil roulant « Environnements favorables pour les personnes vivant avec une lésion de la moëlle épinière : lever les obstacles liés aux transports »*
- 15) *Note de la FéGAPH sur l'accessibilité des taxis à Genève*
- 16) *Prise de position des milieux professionnels du taxi sur le PL 11709*
- 17) *Présentation d'Uber sur le PL 11709*
- 18) *Question à la Ville de Genève relative aux conditions de paiement de la taxe professionnelle & réponse de Mme la Conseillère administrative Salerno*
- 19) *Réponse de M. le Conseiller d'Etat Poggia aux questions de la commission*

Projet de loi (11709)

sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

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

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à ceux offerts par les transports publics.

² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.

³ La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.

Art. 2 Champ d'application

La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :

- a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique;
- b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.

Art. 3 Autorités compétentes

Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : département) en coordination avec les autres départements concernés.

Art. 4 Définitions

La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes :

- a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;
- b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public, ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;
- c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;
- d) « diffuseur de courses » : toute personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.

Chapitre II Exercice des professions

Section 1 Chauffeurs

Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur

¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.

² La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :

- a) a l'exercice des droits civils;

- b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
- c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans;
- d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;
- e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.

³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.

⁴ Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.

Art. 6 Examen de chauffeur

¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.

² Les matières des examens portent sur :

- a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;
- b) les obligations résultant de la loi;
- c) le maniement du compteur horokilométrique;
- d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;
- e) les principes de la conduite écologique;
- f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.

³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens, les modalités de leur organisation, les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen pour les chauffeurs de taxis et les matières des examens des chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur.

Art. 7 Organisation des examens

Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.

Section 2 Entreprises de transport

Art. 8 Obligation générale de s'annoncer

Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.

Section 3 Diffuseurs de courses

Art. 9 Obligation générale de s'annoncer

¹ Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.

² Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.

Section 4 Limitation du nombre de taxis

Art. 10 Principe

¹ Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.

² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.

³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.

Art. 11 Critères d'attribution

¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles.

² Le requérant doit :

- a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxi, quelle que soit sa forme juridique;
- b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.

³ Le Conseil d'Etat détermine, après consultation des milieux professionnels directement concernés, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non

discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.

Art. 12 Durée de l'autorisation

¹ L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11.

² En cas de non-renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis par la loi et le règlement.

³ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :

- a) son titulaire y renonce par écrit;
- b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement avant son échéance;
- c) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée;
- d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou lettre c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et que celle-ci est entrée en force.

⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.

Section 5 Offreurs externes

Art. 13 Offreurs confédérés

¹ Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public.

² Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation. Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.

³ L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.

Art. 14 Offreurs étrangers

Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.

Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses

Section 1 Dispositions générales

Art. 15 Utilisation des voitures

¹ La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur.

² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.

Art. 16 Obligation d'informer

Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi.

Art. 17 Obligations générales

¹ Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap.

² Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

³ Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi.

⁴ Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.

⁵ Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.

⁶ Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.

Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs

¹ Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 7 est réservé.

² Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.

³ Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable.

⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.

⁵ Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.

⁶ Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés :

- a) librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant; ou
- b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.

Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis

Art. 19 Utilisation du domaine public

¹ Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

- a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;
- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande.

² Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques.

³ Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.

Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis

¹ Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé :

- a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses;
- b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif;
- c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture;
- d) d'un système de paiement par carte bancaire;
- e) d'un dispositif permettant d'établir des quittances.

² Les voitures sont immatriculées au moyen de plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.

Art. 21 Autres droits et obligations

¹ L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie.

² Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat.

³ Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client.

⁴ Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur

Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public

¹ Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable.

² Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent.

³ Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.

Art. 23 Immatriculations et limitations

¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.

² La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification.

³ Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.

Art. 24 Moyens de paiement

¹ Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.

² Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.

Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur

Art. 25 Obligations générales

¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables.

² Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail.

³ Les exploitants d'entreprise respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 26 Tenue d'un registre

¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives :

- a) aux voitures dont l'entreprise fait usage;
- b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise.

² Le registre peut être consulté par le département en tout temps.

³ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.

⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.

Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses

Art. 27 Attribution des courses

Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires

pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.

Art. 28 Respect du droit du travail

Les diffuseurs de courses respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 29 Obligations générales

¹ Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes :

- a) garantir la fiabilité et la qualité du service;
- b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

² Les diffuseurs de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.

³ Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose.

⁴ Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services.

Art. 30 Tenue d'un registre

¹ Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :

- a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;
- b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.

² Le département peut consulter le registre en tout temps.

³ Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.

⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.

Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève

Art. 31 Conditions d'accès

¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.

² Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis :

- a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;
- b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;
- c) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;
- d) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.

³ Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur :

- a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;
- b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;
- c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;
- d) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;
- e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.

Chapitre V Emoluments

Art. 32 Principes

¹ L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation.

² Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.

Chapitre VI Mesures et sanctions

Art. 33 Compétence

¹ Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois.

² Le département est compétent pour aviser les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.

Art. 34 Obligation de collaborer

¹ Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises.

² Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.

Art. 35 Constat d'infraction

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.

Art. 36 Mesures

¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi.

² Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.

³ Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et 38.

Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation

¹ En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes :

- a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois;
- b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public;
- c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois;
- d) le retrait de la carte professionnelle.

² Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours.

³ Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage.

⁴ La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du

service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.

⁵ En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.

Art. 38 Dispositions pénales

¹ Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.

² Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins 500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F.

³ L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F.

⁴ Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables.

⁵ Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé.

⁶ L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.

Chapitre VII Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 39 Dispositions d'application

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

Art. 40 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée.

Art. 41 Entrée en vigueur

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

Section 2 Dispositions transitoires

Art. 42 Bilan de l'impact de la loi

Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi et notamment son impact sur le revenu des chauffeurs de taxis et de voitures de transport avec chauffeur deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 43 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants

¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi.

² Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur.

³ Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant

qu'exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique.

Art. 44 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines

Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi.

Art. 45 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 9 de la présente loi.

Art. 46 Permis de service public

¹ Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis.

² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1^{er} juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur.

³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département.

⁴ La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les

éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de 12 mois suivant la date du dépôt de la requête.

Art. 47 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public

¹ Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.

² La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.

³ La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession.

⁴ La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.

Projet de loi (11710)

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC-1) (H 1 31)

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

Art. 1 Modifications

La loi 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du ... (*à compléter*), est modifiée comme suit :

Art. 11A Taxe annuelle (nouveau)

¹ En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, chaque détenteur d'une ou plusieurs autorisations paie une taxe annuelle ne dépassant pas 1 400 F par autorisation.

² Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.

³ Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.

⁴ Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe annuelle pour un détenteur d'autorisation ayant installé dans son véhicule un dispositif de prise en charge d'une personne handicapée.

Art. 45, al. 1, dernière phrase, et al. 2, dernière phrase (nouvelles)

¹ (...) La taxe annuelle prévue par l'article 11A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi.

² (...) La taxe annuelle prévue par l'article 11A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date de délivrance de l'autorisation.

Art. 2 Modification à une autre loi

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05), est modifiée comme suit :

Art. 421 Ambulances (nouvelle teneur avec modification de la note)

L'impôt sur les ambulances est de 128 F.

Art. 3 **Entrée en vigueur**

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

Projet de loi (11707)

abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (10697 – dispositions soumises au référendum à 3%)

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

Art. 1 Abrogation

La loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (10697 – dispositions soumises au référendum à 3%), du 27 mars 2014, est abrogée.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Projet de loi (11708)

abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (10697 – dispositions soumises au référendum à 500 signatures)

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

Art. 1 Abrogation

La loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (10697 – dispositions soumises au référendum à 500 signatures), du 27 mars 2014, est abrogée.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

<p>Loi</p>	<p>Amendements proposés en 2^e débat, avec év. décision</p>	<p>Version issue du 2^e débat : PL 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL LTVTC)</p>
<p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :</p>	<p>Amendements proposés en 2^e débat, avec év. décision</p>	<p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :</p>
<p>Titre I Dispositions générales</p> <p>Art. 1 But</p> <p>¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à celui offert par les transports publics.</p> <p>² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.</p> <p>³ La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>	<p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS (recu trop tard)</p> <p>¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de grande remise, reconnue de service public (ci-après voiture de grande remise) et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à celui offert par les transports publics.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 1., al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Elle a pour but de permettre l'exercice de la profession de transporteur par tous les acteurs afin que par leur complémentarité les clients disposent d'un service public efficace et de qualité capable de répondre à leur demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (12/01/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 1., al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois, et des conditions décentes d'exercice de la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.</p> <p>Proposition d'amendement Verts (12/01/2016) – REFUSE</p>	<p>Titre I Dispositions générales</p> <p>Art. 1 But</p> <p>¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à celui offert par les transports publics.</p> <p>² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.</p> <p>³ La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>

Loi	<p>Art. 1, al. 3 (nouveau teneur)</p> <p>La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>	<p>Art. 2 Champ d'application</p> <p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise;</p> <p>b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.</p>
	<p>Art. 1, al. 3 (nouveau teneur)</p> <p>La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>	<p>Art. 2 Champ d'application</p> <p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique.</p>
	<p>Art. 2 Champ d'application</p> <p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise;</p> <p>b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.</p>	<p>Proposition d'amendement du DSE (19/01/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 2, lettre a (nouveau teneur)</p> <p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 2 (nouveau teneur)</p> <p>¹ La présente loi et ses dispositions d'application régissent le transport professionnel de personnes au sens du droit fédéral, assuré en dehors de tout horaire régulier et/ou trafic de ligne sur le territoire du canton de Genève, par des transporteurs faisant usage de voitures automobiles légères.</p> <p>² Le transport est réputé professionnel notamment lorsque l'une des conditions suivantes est réalisée :</p> <p>a) le transporteur ou son auxiliaire sollicite ou reçoit de la personne transportée une rémunération ou un avantage pour l'activité de conduite de la voiture et le montant perçu ou reçu est supérieur à celui du partage des frais coûtants liés au seul usage du véhicule ;</p> <p>b) le chauffeur transporte une personne d'un lieu où il s'est rendu pour la prendre en charge à un lieu de destination choisi par la personne transportée, sans que le chauffeur ait l'intention préalable de s'y rendre personnellement pour ses propres besoins et de terminer sa conduite à destination.</p>

Loi	<p>³ La loi régit également l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs ou exploitants, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.</p> <p>⁴ N° est pas soumis à l'application de la présente loi le transport professionnel de personnes handicapées au sens de l'article 8A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, effectué au moyen de voitures sérigraphiées, spécialement équipées, et au bénéfice d'une concession y relative délivrée par le département compétent en matière de gestion de la circulation.</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS (recu trop tard)</p> <p>Art. 2, lettre a (nouvelle teneur)</p> <p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis, les voitures de grande remise et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise;</p> <p>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 2, lettre c (nouvelle)</p> <p>c) La présente loi ne s'applique pas au covoiturage, qui se définit comme l'utilisation en commun d'une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral par un conducteur et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectuée à titre non professionnel sans avoir pour but de réaliser un profit économique. Leur mise en relation, à cette fin, peut par ailleurs être effectuée à titre onéreux par des diffuseurs de courses au sens de la présente loi pour autant qu'aucune confusion ne soit effectuée par rapport à des ordres de courses pour des taxis ou des VTC au sens de la présente loi.</p>	<p>Art. 3 Autorités compétentes</p> <p>Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après :</p>
	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 3, al. 2 (nouveau)</p>	<p>Art. 3 Autorités compétentes</p> <p>Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après :</p>

<p>Loi</p> <p>département) en coordination avec les autres départements concernés.</p>	<p>2. Le Conseil d'Etat détermine le mode de consultation et de représentation des milieux professionnels. Il peut déléguer aux milieux professionnels certaines tâches d'application de la loi par contrat de prestations.</p>	<p>département) en coordination avec les autres départements concernés.</p>
<p>Art. 4 Définitions</p> <p>La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes :</p> <p>a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;</p> <p>b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public;</p> <p>c) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;</p> <p>d) « diffuseur de courses » : personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 4 (nouvelle teneur)</p> <p>La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes :</p> <p>a) « voiture de transport de personnes » : véhicule automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, affectée au transport de personnes et de leurs effets personnels et conduite par un chauffeur ;</p> <p>b) « taxi » : voitures de transport de personnes bénéficiant du droit de faire usage de l'enseigne TAXI, de porter cette désignation sur la voiture et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ;</p> <p>c) « voiture de transport avec chauffeur »/« VTC » : voiture de transport de personnes ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne TAXI ;</p> <p>d) « transporteur » : toute personne physique ou morale ayant pour activité le transport professionnel de personnes ou l'organisation d'une entreprise exerçant un tel transport ;</p> <p>e) « chauffeur » : personne physique qui conduit une voiture de transport de personnes.</p> <p>f) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;</p> <p>g) « diffuseur de courses » : personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.</p>	<p>Art. 4 Définitions</p> <p>La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes :</p> <p>a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;</p> <p>b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public, ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;</p> <p>c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ;</p> <p>d) « diffuseur de courses » : toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.</p>

Loi		<p>h) « mise à disposition » : location par entente préalable sur le prix de location d'une voiture de transport de personnes avec chauffeur, impliquant que le chauffeur n'accomplit pas une course d'un lieu de prise en charge à un lieu de destination, mais pour une durée déterminée, d'au moins une heure.</p> <p><u>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS (reçu trop tard)</u> <u>Art. 4, lettre a (nouvelle teneur)</u> a) « taxi » et voitures de grande remise: voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi » ou de la vignette attestant leur appartenance à la catégorie de voitures de grande remise au sens des dispositions de la présente loi, en leur qualité de service de transport public « haut de gamme » complémentaire aux taxis.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (19/01/2016) - REFUSE</u> <u>Art. 4, lettre b (nouvelle teneur)</u> [...] b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande immédiate ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public;</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (19/01/2016) - ACCEPTE</u> <u>Art. 4, lettre b (nouvelle teneur)</u></p>
-----	--	--

Loi		
<p>[...]</p> <p>b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public, ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi » ;</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC, reprenant celui de Me ROULET (19/01/2016) - REFUSE</u> Art. 4, lettre c (nouvelle)</p> <p>[...]</p> <p>c) « transporteur » : toute personne physique ou morale ayant pour activité le transport professionnel de personnes ou l'organisation d'une entreprise exerçant un tel transport ;</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (19/01/2016) - ACCEPTE</u> Art. 4, lettre c (nouvelle teneur)</p> <p>[...]</p> <p>c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;</p> <p><u>Proposition d'amendement du DSE (19/01/2016) - ACCEPTE</u> Art. 4, lettre d (nouvelle teneur)</p> <p>[...]</p> <p>d) « diffuseur de courses » : toute personne physique ou toute entreprise, quelle que soit sa forme juridique, qui</p>		

Loi	sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course	
<p>Chapitre II Exercice des professions</p> <p>Section 1 Chauffeurs</p> <p>Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.</p> <p>² La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :</p> <p>a) a l'exercice des droits civils;</p> <p>b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;</p> <p>c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans;</p> <p>d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;</p> <p>e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.</p> <p>⁴ Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.</p>	<p>Chapitre II Exercice des professions</p> <p>Section 1 Chauffeurs</p> <p>Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte. Dans le cas des chauffeurs de taxis, la carte mentionne, selon des modalités à définir par règlement d'application, qu'ils ont également accès de façon provisoire au statut de VTC lorsqu'ils circulent sans la bonbonne de taxi.</p> <p>Proposition d'amendement de Me PAS REPRIS</p> <p>Art. 5, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte. Dans le cas des chauffeurs de taxis, la carte mentionne, selon des modalités à définir par règlement d'application, qu'ils ont également accès de façon provisoire au statut de VTC lorsqu'ils circulent sans la bonbonne de taxi.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 5, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2, lettres d (nouvelle teneur) et f (nouveau), al. 3 (suppression)</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité de conduite d'une voiture de transport professionnel de personnes, en qualité d'employé ou d'indépendant, au moyen d'une voiture immatriculée comme taxi ou comme VTC.</p> <p>² La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :</p> <p>d) est titulaire du permis fédéral de transport professionnel de personnes;</p>	<p>Chapitre II Exercice des professions</p> <p>Section 1 Chauffeurs</p> <p>Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.</p> <p>² La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :</p> <p>a) a l'exercice des droits civils;</p> <p>b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;</p> <p>c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans;</p> <p>d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;</p> <p>e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.</p> <p>⁴ Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.</p>

Loi		
<p>[...]</p> <p>f) a réussi les examens prévus à l'article 6.</p> <p>3) (Biffé)</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS/REPRIS (<i>recu trop tard</i>)</p> <p>Art. 5, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi, chauffeur de voiture de grande remise ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (19/01/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 5, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>[...]</p> <p>3 La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.</p> <p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 5, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>3 La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS/REPRIS</p> <p>Art. 5bis Dispense de la carte professionnelle de chauffeur (nouveau)</p> <p>1 L'entreprise de transport qui apporte la preuve que son activité est strictement limitée à la mise à disposition de ses voitures</p>	

Loi		
	<p>avec chauffeur peut être dispensée par le département à avoir pour chauffeurs des personnes titulaires de la carte professionnelle de chauffeur professionnel au sens de l'article 5.</p> <p>² En pareil cas, l'employé chauffeur doit être titulaire du permis fédéral de transporter des personnes.</p> <p>³ En cas de doute sur l'activité de l'entreprise et son mode de rémunération, ou en cas de non-respect des conditions de la dispense, celle-ci est retirée à l'entreprise.</p>	
<p>Art. 6 Examen de chauffeur de taxi</p> <p>¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>² Les matières des examens portent sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; les obligations résultant de la loi; le manèment du compteur horokilométrique; les connaissances suffisantes de français et d'anglais. <p>³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens et les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen.</p>	<p>Proposition d'amendement du DSE (19/01/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 6, intitulé (nouvelle teneur)</p> <p>Examen de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (08/11/2015) – PAS REPRI</p> <p>Art. 6, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur professionnel doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>Proposition d'amendement de la FÉGAPH (12/01/2016) – REPRI PUIS REMPLACÉ PAR AMENDEMENT SOC. CONSOLIDÉ (voir ci-dessous)</p> <p>Art. 6 (nouvel intitulé), al. 1 (nouvelle teneur), et al. 2, lettre e (nouveau)</p>	<p>Art. 6 Examen de chauffeur</p> <p>¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>² Les matières des examens portent sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; les obligations résultant de la loi; le manèment du compteur horokilométrique; les connaissances suffisantes de français et d'anglais; les principes de la conduite écologique; les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap. <p>³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens et les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen.</p>
Art. 6 Examen de chauffeur	Art. 6 Examen de chauffeur	

Loi		
	<p>1 Le requérant qui veut exercer comme chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>2 Les matières des examens portent sur :</p> <p>[...]</p> <p>e) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC</u> (19/01/2016) – MODIFIE / <u>CONSOLIDE (voir ci-dessous)</u> Art. 6, al. 1 et 2 (nouvelle teneur), al. 3 (nouveau)</p> <p>1 Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>2 Les matières des examens de chauffeur de taxi portent sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; les obligations résultant de la loi; le maniement du compteur horokilométrique ; les connaissances suffisantes de français et d'anglais. <p>e) les principes de la conduite écologique</p> <p>3 Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 lit. b, d, et e.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC</u> (26/01/2016) – REFUSE Art. 6, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p>	

Loi		<p>Proposition d'amendement SOC (26/01/2016) – ACCEPTE</p> <p>Art. 6, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Les matières des examens de chauffeur de taxi portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la loi; c) le maniement du compteur horokilométrique ; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais. e) les principes de la conduite écologique f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap. <p>Proposition d'amendement SOC (26/01/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 6, al. 3 (nouveau)</p> <p>³ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 lit. b, d, e et f.</p> <p>NOTE : ARTICLE AMENDE PUIS REFUSE (en premier 2^e débat)</p> <p>Second 2^e débat - Propositions d'amendements du DSE (10/05/2016) - ACCEPTEES</p> <p>Art. 6 nouveau (tel que dans le PL original, avec nouvelle teneur de l'initiale et de l'al. 1)</p> <p>Art. 6 Examens de chauffeur de taxi (nouveau)</p> <p>¹ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>² Les matières des examens portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton; b) les obligations résultant de la loi; c) le maniement du compteur horokilométrique; d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;
-----	--	---

Loi	<p>e) les principes de la conduite écologique;</p> <p>f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens et les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen.</p> <p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement SOC (10/05/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 6, al. 3 (nouveau)</p> <p>³ Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur doit réussir les examens mentionnés à l'alinéa 2 let. a, b et c.</p>	<p>Art. 6 Organisation des examens</p> <p>Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.</p>	<p>Section 2 Entreprises de transport</p> <p>Art. 7 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>
	<p>Proposition d'amendement SOC (26/01/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 7, al. 2 (nouveau)</p> <p>² Des sessions d'examens sont organisées au minimum 4 fois par année.</p>	<p>Art. 6 Organisation des examens</p> <p>Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.</p>	<p>Section 2 Entreprises de transport</p> <p>Art. 7 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>
	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 8 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Celui qui exerce une activité de transporteur en faisant usage de plus d'une voiture ou ayant plus d'un employé est considéré comme exploitant d'entreprise. Le transporteur qui remplit ces conditions a l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p> <p>² L'exploitant d'entreprise de transport peut exercer par le biais d'une personne morale dont il doit être l'un des actionnaires ou sociétaires.</p> <p>³ L'exercice de l'activité en entreprise implique les obligations complémentaires suivantes :</p> <p>a) être inscrit au registre du commerce de Genève ;</p>	<p>Art. 6 Organisation des examens</p> <p>Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.</p>	<p>Section 2 Entreprises de transport</p> <p>Art. 7 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>

Loi		<p>b) disposer au siège de l'entreprise d'une adresse fixe où elle peut être atteinte par les clients, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches et obligations, notamment à l'égard de ses employés;</p> <p><u>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</u> Art. 8 (nouvelle teneur) Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. Une telle obligation de s'annoncer n'équivaut toutefois pas à un régime d'autorisation préalable, étant entendu que l'activité afferente pourra débuter dès lors que la déclaration aura été déposée par l'entreprise auprès de l'autorité cantonale compétente, sous réserve du contrôle a posteriori de cette autorité afin soit de mettre en demeure l'entreprise concernée de compléter son dossier soit d'y mettre alors fin si l'autorité compétente venait à remarquer que les conditions légales essentielles pour l'exercice d'une telle activité seraient défectueuses.</p> <p><u>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</u> Art. 8 (nouvelle teneur) Les entreprises de transport proposant des services de taxis, de voiture de grande remise ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (26/01/2016) – REFUSE</u> Art. 8, al. 2 (nouveau) 2. L'activité d'exploitant d'entreprise implique l'obligation d'être inscrit au registre du commerce de Genève et de disposer d'une adresse ou d'un téléphone permettant au client de l'atteindre.</p>	
		<p><u>Proposition d'amendement de Me</u></p>	

Loi		
<p>Section 3 Diffuseurs de courses</p> <p>Art. 9 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>	<p>ROULET (06/11/2015) – PAS</p> <p>REPRIS</p> <p>Art. 8bis Définition et moyens de diffusion (nouveau)</p> <p>¹ Est considéré comme un diffuseur de courses de transport professionnel de personnes toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le transporteur et le client en percevant une rémunération ou un avantage pour son activité.</p> <p>² La qualité de diffuseur de course est établie, quel que soit le moyen de diffusion utilisé, notamment par téléphone, par programme ou plateforme informatique ou encore par des réseaux sociaux informatiques.</p>	<p>Section 3 Diffuseurs de courses</p> <p>Art. 9 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>¹ Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p> <p>² Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.</p>
<p>Section 3 Diffuseurs de courses</p> <p>Art. 9 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me</p> <p>ROULET (06/11/2015) – PAS</p> <p>REPRIS</p> <p>Art. 9, al. 1 (nouvelle teneur) et 2</p> <p>(nouveau)</p> <p>¹ Les diffuseurs de courses de transport professionnel de personnes ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p> <p>² Ils doivent prouver leur inscription auprès du registre du commerce de Genève.</p>	
<p>Section 3 Diffuseurs de courses</p> <p>Art. 9 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>	<p>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS</p> <p>REPRIS</p> <p>Art. 9 (nouvelle teneur)</p> <p>Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente. Une telle obligation de s'annoncer n'équivaut toutefois pas à un régime d'autorisation préalable, étant entendu que l'activité afférente pourra débiter dès lors que la déclaration aura été déposée par l'entreprise auprès de l'autorité cantonale compétente, sous réserve du contrôle a posteriori de cette autorité afin soit de mettre en demeure l'entreprise concernée de compléter son dossier, soit d'y mettre fin si l'autorité compétente venait à remarquer que les</p>	

Loi	<p>conditions légales pour l'exercice d'une telle activité seraient défaut.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (09/02/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>² Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.</p>	<p>Section 4</p> <p>Art. 10 Principe</p> <p>¹ Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et de garantir la sécurité publique.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>
	<p><u>Proposition d'amendement PDC (02/02/2016) – REFUSE</u></p> <p>Art. 10, intitulé (nouvelle teneur), al. 2 et 3 (suppression)</p> <p>Section 4 Nombre de taxis</p> <p>² (Biffé)</p> <p>³ (Biffé)</p> <p><u>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2016) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 10, al. 1, 2 et 3 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Le nombre de voitures équipées en taxis et permettant l'usage accru du domaine public est limité en vue d'assurer l'ordre public, une gestion optimale de l'espace partagé avec les transports publics et de la circulation commune avec ceux-ci sur les voies et zones réservées et un bon fonctionnement du service de taxis.</p> <p>² Les voitures de taxis doivent être au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal de voitures immatriculées comme taxis, après avoir consulté les milieux professionnels et en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>	<p>Section 4</p> <p>Art. 10 Principe</p> <p>¹ Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et de garantir la sécurité publique.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>
	<p><u>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 10, modification de l'intitulé de la</p>	<p>Section 4</p> <p>Art. 10 Principe</p> <p>¹ Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et de garantir la sécurité publique.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>

Loi		
	<p>section, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)</p> <p>Section 4 Limitation du nombre de taxis et de voitures de grande remise</p> <p>Art. 10 Principe</p> <p>¹ Les voitures de taxis et les voitures de grande remise sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis et de voitures de grande remise, par une utilisation optimale du domaine public, et de garantir la sécurité publique.</p> <p>Proposition d'amendement PLR (02/02/2016) – ACCEPTE</p> <p>Art. 10, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (02/02/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 10, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations après avoir consulté les milieux professionnels et en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>	
<p>Art. 11 Critères d'attribution</p> <p>¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et intransmissibles.</p> <p>² Le requérant doit :</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 11, al. 1 (nouvelle teneur)</p>	<p>Art. 11 Critères d'attribution</p> <p>¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et intransmissibles.</p> <p>² Le requérant doit :</p>

<p>Loi</p>	<p>a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, proposant un service de taxis;</p> <p>b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat détermine les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.</p>	<p>a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxis, quelle que soit sa forme juridique;</p> <p>b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat détermine les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.</p>	<p>¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête et peuvent être transférées librement à tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur.</p> <p>Proposition d'amendement du PDC reprenant celui de Me ROULET (09/02/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 11, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Le requérant doit, quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir son dirigeant titulaire d'une telle carte.</p> <p>Proposition d'amendement MCG (09/02/2016) – ACCEPTE</p> <p>Art. 11, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles.</p> <p>Proposition d'amendement MCG (02/02/2016 / reformulant une proposition PDC inspirée de celle de Me ROULET) – RETIRE</p> <p>Art. 11, al. 2, lettre a (nouvelle teneur)</p> <p>² Le requérant doit :</p> <p>a) quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir une direction opérationnelle possédant une telle carte</p> <p>Proposition d'amendement du DSE (02/02/2016, suite à projet d'amendement évoqué par la Commission) - ACCEPTE</p> <p>Art. 11, al. 2, lettre a (nouvelle teneur)</p> <p>² Le requérant doit :</p>
-------------------	---	--	--

Loi		<p>a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxis, quelle que soit sa forme juridique;</p> <p><u>Proposition d'amendement EAG (variante de celle du MCG 02/02/2016) – RETIRE</u></p> <p>Art. 11, al. 2, lettre a (nouveau teneur)</p> <p>2 Le requérant doit, quelle que soit sa forme juridique, être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou, s'il est organisé en entreprise, avoir un membre de sa direction opérationnelle titulaire d'une telle carte</p> <p><u>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRI</u></p> <p>Art. 11, al. 2, lettre a (nouveau teneur)</p> <p>2 Le requérant doit :</p> <p>a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voitures de grande remise ou être une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, proposant un service de taxis;</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (02/02/2016) – REFUSE</u></p> <p>Art. 11, al. 3 (nouveau teneur)</p> <p>3 Le Conseil d'Etat détermine, après consultation des milieux professionnels, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.</p> <p><i>L'art. 1 souligné du PL 11710 (LTV/C-1) modifiant le PL 11709 propose le nouvel article suivant après l'art. 11 :</i></p> <p><i>« Art. 11 A. Taxe annuelle (nouveau)</i></p>	
-----	--	--	--

Loi		
<p>¹ En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, chaque détenteur d'une ou plusieurs autorisations paie une taxe annuelle ne dépassant pas 1 400 F par autorisation.</p> <p>² Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit. »</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS Art. 11A (suppression) (Biffé)</p>	<p>Proposition d'amendement du PDC (02/02/2016), reprenant celle Me ROULET (06/11/2015) - REFUSE Art. 12, al. 1 (suppression) (Biffé)</p> <p>Proposition d'amendement SOC (02/02/2016), complétée pour l'al.1 par le DSE (23/02/2016) – ACCEPTEES Art. 12, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau)</p> <p>¹ L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11.</p> <p>² En cas de non-renouvellement, le département justifie d'abord sa décision par écrit sur la base des critères établis par la loi et le règlement.</p> <p>³ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :</p> <p>a) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois avant son échéance;</p> <p>b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement totale de travail justifiée;</p> <p>c) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et celle-ci est entrée en force.</p> <p>⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.</p>	<p>Art. 12 Durée de l'autorisation</p> <p>¹ L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11.</p> <p>² En cas de non-renouvellement, le département justifie d'abord sa décision par écrit sur la base des critères établis par la loi et le règlement.</p> <p>³ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :</p> <p>a) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois avant son échéance;</p> <p>b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement totale de travail d'abord attestée;</p> <p>c) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et que celle-ci est entrée en force.</p> <p>⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.</p>

Loi	<p>2 Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple et gratuite pour la reconnaissance.</p> <p>3 L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (23/02/2016) – ACCEPTE</p> <p>Art. 13, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>2 Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. al. 2. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple et gratuite pour la reconnaissance.</p>	<p>nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public.</p> <p>[...]</p> <p>3 L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi ou de voitures de grande remise dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 13, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>2 Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. al. 2. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple et gratuite pour la reconnaissance.</p>	<p>2 Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation. Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.</p> <p>3 L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.</p>
		<p>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 13, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>Pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5, lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont l'obligation de s'annoncer à l'autorité genevoise compétente. Une telle obligation de s'annoncer n'équivaut toutefois pas à un régime d'autorisation préalable.</p>	

Loi	<p>étant entendu que l'activité afférente pourra débuter dès lors que la déclaration aura été déposée par l'entreprise auprès de l'autorité cantonale compétente, sous réserve du contrôle a posteriori de cette autorité afin soit de mettre en demeure l'entreprise concernée de compléter son dossier, soit d'y mettre fin si l'autorité compétente venait à remarquer que les conditions légales pour l'exercice d'une telle activité seraient défaut.</p> <p><u>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 14 Transporteurs étrangers (nouvelle teneur)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Les transporteurs en provenance d'autres pays sont soumis aux mêmes conditions que celles prévues à l'article 13. 2 Sont par ailleurs réservées les dispositions des traités internationaux et des législations d'application de droit suisse, en tant qu'elles limitent les facultés et la durée du travail en Suisse. <p><u>Proposition d'amendement du CTG (01/12/2015) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 14 Transporteurs étrangers (nouvelle teneur)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Les transporteurs en provenance d'autres pays ont accès au marché genevois aux mêmes conditions que celles prévues à l'article 13 et sous réserve de réciprocité. 2 Sont par ailleurs réservées les dispositions des traités internationaux et des législations d'application de droit suisse, en tant qu'elles limitent les facultés et la durée du travail en Suisse. <p><u>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>Art. 13 al. 2 (nouvelle teneur)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2 Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5 al. 2. <u>Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas</u>
-----	---

Loi	été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.	
<p>Art. 14 Offreurs étrangers</p> <p>Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.</p>		<p>Art. 14 Offreurs étrangers</p> <p>Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.</p>
<p>Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses</p> <p>Section I Dispositions générales</p> <p>Art. 15 Utilisation des voitures</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur.</p> <p>² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans la catégorie des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune d'elles. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 15, al. 2 et 3 (nouvelle teneur)</p> <p>² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis ou dans la catégorie des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune d'elles. Ces deux activités ne peuvent pas être exercées concurremment par le même chauffeur ou exploitant.</p> <p>³ Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient et ne peut en aucun cas être utilisée comme taxi ou comme VTC si elle n'est pas immatriculée comme tel.</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 15, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis, de voitures de grande remise et dans la catégorie des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune d'elles. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.</p> <p>Proposition d'amendement PLR (23/02/2016) – ACCEPTE</p>	<p>Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses</p> <p>Section I Dispositions générales</p> <p>Art. 15 Utilisation des voitures</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur.</p> <p>² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.</p>

Loi		
	<p>Art. 15, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>2 Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.</p>	
<p>Art. 16 Obligation d'informer</p> <p>Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi.</p>		<p>Art. 16 Obligation d'informer</p> <p>Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi.</p>
<p>Art. 17 Obligations générales</p> <p>1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes.</p> <p>2 Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi.</p> <p>3 Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.</p> <p>4 Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.</p> <p>5 Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.</p>	<p>Proposition d'amendement MCG (23/02/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 17 al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap.</p> <p>Proposition d'amendement PLR (23/02/2016) - OBSOLETE</p> <p>Art. 17 al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correcte. Il veille à prendre en considération les besoins spécifiques des personnes handicapées.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) - PAS REPRIS</p> <p>Art. 17, al. 1 (nouvelle teneur), 1bis (nouveau), 2 (nouvelle teneur), 3 (suppression), 4 (nouvelle teneur), 4bis (nouveau), 4 ter (nouveau) et 5 (nouvelle teneur)</p>	<p>Art. 17 Obligations générales</p> <p>1 Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap.</p> <p>2 Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.</p> <p>3 Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi.</p> <p>4 Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.</p> <p>5 Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.</p> <p>6 Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.</p>

		Loi
	<p>1^{er} Tout chauffeur et tout transporteur, qu'il conduise un taxi ou une VTC, a les mêmes droits et obligations envers les clients et participe à un service public garantissant la fiabilité et la qualité du transport de personnes, afin que la demande des clients puisse être satisfaite en tout temps sur tout le territoire du canton.</p> <p>1bis Il est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes et veiller à offrir un service de transport irréprochable.</p> <p>2 Tout chauffeur doit présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification par les agents chargés de veiller à l'application de la loi.</p> <p>3 (Biffé)</p> <p>4 Les voitures de transport de personnes répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.</p> <p>4bis Les voitures de transport sont munies en permanence d'un équipement agréé par le Conseil d'Etat composé :</p> <p>a) d'un système de paiement par carte bancaire ;</p> <p>b) d'un dispositif manuel ou informatique d'établissement de quittances ;</p> <p>c) d'un système de géolocalisation accessible aux autorités de contrôle.</p> <p>4ter Il peut dispenser des obligations de l'alinéa 4bis les transporteurs qui démontrent n'effectuer que de la mise à disposition.</p> <p>5 Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures et fixe les obligations des transporteurs de renseigner l'autorité et de lui permettre l'accès aux données de géolocalisation des voitures de transport.</p>	<p>Proposition d'amendement PLR Inspiré d'une proposition SOC (23/02/2016) – ACCEPTE Art.17 al. 2 (nouveau)</p>

Loi		<p>² Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.</p> <p>Propositions d'amendement SOC reprenant celui de la F&GAPH (12/01/2016) - REFUSES</p> <p>Art. 17 al. 1bis et 4bis (nouveaux)</p> <p>^{1bis} Les chauffeurs doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat. Les chauffeurs ont l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap, ainsi que de transporter gratuitement leurs éventuels chiens d'assistance et moyens auxiliaires.</p> <p>^{4bis} Les voitures doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les normes techniques à respecter.</p> <p>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 17, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ Chaque voiture doit afficher un signe distinctif permettant au client final de distinguer les taxis des VTC. Cependant,</p> <p>les voitures au bénéfice d'une immatriculation de taxi ont la possibilité d'effectuer des courses en tant que VTC, à condition qu'elles retirent leur bonhomme "taxi" entre le moment de la réservation et la fin de la course. Cette course devra répondre à toutes les exigences fixées par la présente loi applicables aux véhicules de transport avec chauffeur, notamment l'obligation de réserver à l'avance le véhicule (y compris via un diffuseur de courses), et l'obligation de déterminer le prix ou un système tarifaire à l'avance.</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 17, al. 4 (nouvelle teneur)</p>	
-----	--	--	--

Loi		
<p>4 Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes. Les voitures de grande remise sont réputées des lieux « non-fumeur ».</p>		
<p>Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs</p> <p>¹ Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 7 est réservé.</p> <p>² Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.</p> <p>³ Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable.</p> <p>⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.</p> <p>⁵ Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.</p> <p>⁶ Tous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif pour un même service.</p> <p>⁷ Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés :</p> <p>a) librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant; ou</p> <p>b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.</p>	<p>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 18, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et, dans le cas de compteur horokilométriques, être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 7 est réservé.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) - PAS REPRIS</p> <p>Art. 18, al. 1 (nouvelle teneur), 1bis (nouveau), 3 (nouvelle teneur), 5 (nouvelle teneur) et 7 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Les prix des transports sont déterminés :</p> <p>a) soit par un calcul, soumis au contrôle de l'Etat, du prix pour le transport d'un lieu de prise en charge du client pour le transporter à un lieu de destination, selon la distance parcourue et le temps consacré à la course, éventuellement additionné du coût de transport des bagages et du temps d'attente ;</p> <p>b) soit en fixant par entente préalable le prix pour la mise à disposition de la voiture et de son chauffeur.</p> <p>^{1bis} Le Conseil d'Etat fixe les modalités du contrôle de l'Etat du calcul du prix de la course selon l'alinéa 1 let a), lequel peut s'effectuer soit par le biais d'un compteur horokilométrique dont la voiture est équipée, soit par une application informatique.</p>	<p>Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs</p> <p>¹ Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 7 est réservé.</p> <p>² Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.</p> <p>³ Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable.</p> <p>⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.</p> <p>⁵ Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.</p> <p>⁶ Tous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif pour un même service.</p> <p>⁷ Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés :</p> <p>a) librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant; ou</p> <p>b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.</p>

Loi		
	<p>homologués et visibles des passagers pendant toute la course et que le département doit pouvoir contrôler en permanence.</p> <p>3 Les courses impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé entre le chauffeur et le client par entente préalable, si le montant reste inférieur au prix déterminé selon l'alinéa 1 let a).</p> <p>5 Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des transporteurs, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.</p> <p>^{5bis} Le prix des transports fixés selon l'alinéa 1, lettre b) n'est pas soumis à une limite maximale.</p> <p>7 Tous les transporteurs pratiquant des prix selon l'alinéa 1 let a) doivent être en mesure d'accepter le paiement des courses aussi bien par le biais de cartes de crédit ou de débit que par des versements en espèces en mains du chauffeur.</p> <p><u>Proposition d'amendement du CTG</u> <u>(01/12/2015) – PAS REPRIS</u> <u>Art. 18, al. 5 (nouvelle teneur)</u></p> <p>5 Le Conseil d'Etat fixe les montants maxima et minima des tarifs des transporteurs, TVA incluse, pour la prise en charge, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments liés au lieu de prise en charge. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.</p> <p><u>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</u> <u>Art. 18, al. 7, lettre b (nouvelle teneur)</u></p> <p>b) moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que</p>	

<p>Loi</p>	<p>prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 18, al. 7 (nouveau)</p> <p>7 Les voitures de grande remise font l'objet d'une réservation préalable fixant le périmètre de la mission (catégorie de voiture, destination, type de service demandé). Dans le cas où ils ne seraient pas déjà contractuellement fixés avec le client, les tarifs relatifs aux éléments pertinents (kilomètres, temps de disposition, suppléments de nuit) sont déterminés préalablement au service.</p> <p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 18 al. 6 (abrogé, l'al. 7 devenant l'al. 6)</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 18bis Autres moyens de transport (nouveau)</p> <p>1 Les transporteurs de personnes ou d'objets au moyen d'autres véhicules n'appartenant pas aux voitures automobiles légères soumises à la présente loi, tels que cycles, motocycles ou tricycles ne peuvent pas faire usage de l'appellation TAXI.</p> <p>2 Le Conseil d'Etat peut soumettre à la présente loi tout ou partie de leur activité.</p>	<p>Art. 19 Utilisation du domaine public</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :</p>
<p>Loi</p>	<p>Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis</p> <p>Art. 19 Utilisation du domaine public</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public</p>	<p>Proposition d'amendement MCG (01/03/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 19, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, quand il est en service.</p>	<p>Art. 19 Utilisation du domaine public</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :</p>

Secrétariat général du Grand Conseil

Loi		
<p>lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :</p> <p>a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers;</p> <p>c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers.</p> <p>2 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.</p>	<p>Proposition d'amendement DSE (01/03/2016) - FAISANT SUITE AUX PROPOSITIONS DE LA COMMISSION - ACCEPTE</p> <p>Art. 19, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients ou répond à une commande.</p> <p>Proposition d'amendement PLR (23/02/2016) - RETIRE</p> <p>Art. 19, al. 1, lettre c (nouvelle teneur)</p> <p>c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers ou va les chercher.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (01/03/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 19 al. 1, lettre c (nouvelle teneur)</p> <p>c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers ou s'il doit prendre ou déposer des clients dans l'un de ces périmètres.</p> <p>Proposition d'amendement DSE (01/03/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 19 al. 1, lettre c (nouvelle teneur)</p> <p>c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande.</p>	<p>a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients ou répond à une commande;</p> <p>c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande.</p> <p>2 Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques.</p> <p>3 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.</p>
<p>Proposition d'amendement PLR (23/02/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 19, al. 1, lettre c (nouvelle teneur),</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers;</p> <p>d) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers.</p> <p>2 Les lettres b et c ne s'appliquent qu'aux heures de pointe.</p>	<p>Proposition d'amendement PLR (23/02/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 19, al. 1, lettre c (nouvelle teneur),</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers;</p> <p>d) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers.</p> <p>2 Les lettres b et c ne s'appliquent qu'aux heures de pointe.</p>	<p>a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;</p> <p>b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients ou répond à une commande;</p> <p>c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande.</p> <p>2 Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques.</p> <p>3 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.</p>

Loi		<p><i>(note : confirmer que le passage supprimé concerne bien tant la lettre b que la lettre c)</i></p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 19, al. 1 et 2 (nouvelle teneur) et 3 (nouveau)</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients; b) utiliser les voies réservées aux transports en commun; c) emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte; d) circuler aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée. <p>2 Après une course, les taxis peuvent se stationner sur le domaine public ou rejoindre les stations qui leur sont réservées. Ils peuvent se déplacer de station en station pour répondre au mieux aux besoins des clients.</p> <p>3 Lorsqu'ils circulent normalement, les taxis peuvent se faire héler par un client.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (23/02/2016) reprenant celui de la FéGAPH (12/01/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 19 al. 1bis (nouveau)</p> <p>1bis Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques.</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 19, al. 3 (nouveau)</p> <p>3 Il en est de même pour les voitures de grande remise à l'exception de l'al. 1, litt. a) et al. 2).</p>
		<p>Proposition d'amendement de Me</p>

Loi		
<p>Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis</p> <p>1 Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé :</p> <ol style="list-style-type: none"> d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture; d'un système de paiement par carte bancaire; d'un dispositif permettant d'établir des quittances. <p>2 Les voitures sont immatriculées au moyen de plaques de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public.</p> <p>3 Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.</p>	<p>ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 19bis Voies réservées aux transports en commun (nouveau)</p> <p>En concertation avec les autres départements concernés, le département accorde aux taxis l'usage de principe de toutes les voies réservées aux transports en commun, sauf celles réservées aux tramways en site propre, et ne fixe des exceptions sur certaines portions de chaussées que si elles sont justifiées par des motifs importants de gestion de la circulation en commun avec les véhicules des transports publics.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 20, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Tout taxi est muni en permanence, en sus de l'équipement exigé pour les voitures de transport de personnes, d'une enseigne lumineuse « taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif.</p> <p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 20, al. 1, lettre b (nouvelle teneur), 2 et 4 (nouveaux)</p> <ol style="list-style-type: none"> d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée de façon inamovible sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; Toute voiture appartenant à la catégorie de voitures de grande remise est munie en permanence d'une vignette officielle. Le règlement anticipé ou par facturation ultérieure est autorisé. L'exploitant est muni d'un système de paiement par carte bancaire et d'un dispositif permettant de délivrer des quittances. Les vignettes « voiture de grande remise » sont réservées aux véhicules dûment autorisés et enregistrés dans cette catégorie. 	<p>Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis</p> <p>1 Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé :</p> <ol style="list-style-type: none"> d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture; d'un système de paiement par carte bancaire; d'un dispositif permettant d'établir des quittances. <p>2 Les voitures sont immatriculées au moyen de plaques de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public.</p> <p>3 Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.</p>

Loi		
<p>Art. 21 Autres droits et obligations</p> <p>1 L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie.</p> <p>2 Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat.</p> <p>3 Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client.</p> <p>4 Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>	<p>Proposition d'amendement de la FÉGAPH (12/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 21 al. 2 (supprimé)</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 21, al. 3 et 4 (suppression)</p> <p>3 (Biffé)</p> <p>4 (Biffé)</p> <p>Proposition d'amendement SOC (01/03/2016) remplaçant celui de la FÉGAPH à l'art. 17, al. 4bis (12/01/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 21 al. 3 (nouveau)</p> <p>3 Les voitures doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les normes techniques à respecter.</p>	<p>Art. 21 Autres droits et obligations</p> <p>1 L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie.</p> <p>2 Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat.</p> <p>3 Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client.</p> <p>4 Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>
<p>Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public</p> <p>1 Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable.</p> <p>2 Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 22, al. 2 et 3 (nouvelle teneur) et 4 (nouveau)</p> <p>2 Il est interdit aux chauffeurs faisant usage d'une VTC d'accepter une course lorsqu'ils sont hélés par un client; mais peuvent toutefois prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'ils circulent.</p> <p>3 Ils disposent d'un droit d'usage commun du domaine public et il leur est strictement interdit de faire usage des voies réservées aux transports en commun ou des stations de taxis, en particulier</p>	<p>Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public</p> <p>1 Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable.</p> <p>2 Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent.</p>

<p>Loi</p> <p>³ Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des exceptions.</p>	<p>celles de la gare de Cornavin et de l'Aéroport international de Genève.</p> <p>⁴ Les voitures de transport avec chauffeur doivent disposer d'une place de stationnement privée et doivent la rejoindre à l'issue de chaque course à moins que le chauffeur soit appelé entre-temps à exécuter une autre course. Ils peuvent partager des places de stationnement privées en divers endroits du canton.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (01/03/2016) - ACCEPTE Art. 22, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. [...]</p> <p>Proposition d'amendement SOC (01/03/2016) - ACCEPTE Art. 22, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.</p>	<p>³ Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.</p>
<p>Art. 23 Immatriculations et limitations</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.</p> <p>² La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 23, al. 1 (nouvelle teneur) et 2 (suppression)</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis. Elles ne peuvent notamment pas faire usage de l'enseigne TAXI ni d'une enseigne lumineuse, notamment sur le toit du véhicule.</p> <p>² (Biffé)</p>	<p>Art. 23 Immatriculations et limitations</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.</p> <p>² La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification.</p>

<p>Loi</p> <p>³ Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.</p>	<p>Proposition d'amendement d'UBER (07/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 23, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des vignettes (ou macarons) qui leur sont spécialement délivrées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.</p>	<p>³ Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.</p>
<p>Art. 24 Moyens de paiement</p> <p>Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.</p> <p>2 Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>	<p>ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 24 (suppression) (Biffé)</p>	<p>Art. 24 Moyens de paiement</p> <p>1 Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.</p> <p>2 Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>
<p>Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 25 Obligations générales</p> <p>1 Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables.</p> <p>2 Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail.</p> <p>3 Les exploitants d'entreprise doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 25, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que ses chauffeurs employés qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (08/03/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 25, al. 3 (nouvelle teneur)</p>	<p>Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 25 Obligations générales</p> <p>1 Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables.</p> <p>2 Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail.</p> <p>3 Les exploitants d'entreprise respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département</p>

<p>Loi</p> <p>peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>	<p>³ Les exploitants d'entreprise doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département leur demande en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente</p> <p><u>Proposition d'amendement PLR</u> <u>(08/03/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>Art. 25, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ Les exploitants d'entreprise respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente</p> <p><u>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 25, al. 4 (nouveau)</p> <p>⁴ Les exploitants d'entreprises ne peuvent toutefois être tenus responsables d'infractions commises intentionnellement ou par négligence par des chauffeurs travaillant pour plusieurs entreprises, nonobstant leur devoir de surveillance.</p>	<p>peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>
<p>Art. 26 Tenue d'un registre</p> <p>¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux voitures dont l'entreprise fait usage;</p> <p>b) aux employés de l'entreprise.</p> <p>² Le registre peut être consulté par le département en tout temps.</p> <p>³ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent obligatoirement figurer dans le registre.</p>	<p><u>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 26, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux voitures dont l'entreprise fait usage;</p> <p>b) aux chauffeurs de l'entreprise.</p> <p><u>Proposition d'amendement PLR</u> <u>Inspirée d'un amendement SOC</u> <u>(08/03/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>Art. 26, al. 1, let. b (nouvelle teneur)</p> <p>1 [...] :</p>	<p>Art. 26 Tenue d'un registre</p> <p>¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux voitures dont l'entreprise fait usage;</p> <p>b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise.</p> <p>² Le registre peut être consulté par le département en tout temps.</p> <p>³ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.</p>

Loi	b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise.	
<p>Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses</p> <p>Art. 27 Attribution des courses Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.</p>	<p>Proposition d'amendement PLR (08/03/2016) – ACCEPTE Art. 26, al. 4 (nouvelle teneur) 4 Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.</p>	<p>Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses</p> <p>Art. 27 Attribution des courses Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.</p>
<p>Art. 28 Respect du droit du travail Les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>	<p>Proposition d'amendement SOC (08/03/2016) – REFUSE Art. 28 (nouvelle teneur) Les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département leur demande en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p> <p>Proposition d'amendement PLR (08/03/2016) – ACCEPTE Art. 28 (nouvelle teneur) Les diffuseurs de courses respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>	<p>Art. 28 Respect du droit du travail Les diffuseurs de courses respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>
Art. 29 Obligations générales		Art. 29 Obligations générales

Loi	<p>1 Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes :</p> <p>a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.</p> <p>2 Le diffuseur de courses de taxis assure la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.</p> <p>3 Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services.</p>	<p><u>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 29, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Tout diffuseur de courses ou exploitant d'entreprise, de même que le chauffeur indépendant doit répondre aux obligations suivantes : [...]</p> <p><u>Proposition d'amendement DSE (08/03/2016) - REFUSE</u></p> <p>Art. 29, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>2 Le diffuseur de courses de taxis contribue avec l'ensemble des autres diffuseurs de courses à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC (08/03/2016) - REFUSE</u></p> <p>Art. 29, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>2 Les diffuseurs de courses de taxis assurent, ensemble, la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.</p> <p><u>Proposition d'amendement PLR suite à amendement DSE (08/03/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>Art. 29, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>2 Les diffuseurs de courses de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC/PLR (08/03/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>Art. 29, al. 2 (nouvelle teneur)</p>	<p>1 Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes :</p> <p>a) garantir la fiabilité et la qualité du service; b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.</p> <p>2 Les diffuseurs de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.</p> <p>3 Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose.</p> <p>4 Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services.</p>
-----	--	--	--

Loi		
	<p>² Les diffuseurs de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.</p> <p><u>Proposition d'amendement SOC</u> <u>(08/03/2016) - RETIRE</u></p> <p>Art. 29, al. 3 (nouveau)</p> <p>³ Si le diffuseur de courses n'est pas en mesure de traiter la demande de course dans un délai raisonnable, il la transfère à un autre diffuseur</p> <p><u>Proposition d'amendement de Me ROULET</u> <u>(06/11/2015) – PAS REPRIS</u></p> <p>Art. 29, al. 2 (nouvelle teneur) et 3 (nouvelle teneur)</p> <p>² (Biffé)</p> <p>³ Le diffuseur de courses ne peut transmettre des courses qu'à une seule catégorie de voitures de transports, soit à des taxis ou soit à des VTC.</p> <p><u>Proposition d'amendement PLR</u> <u>inspiré de la proposition SOC elle-</u> <u>même inspirée de proposition de la</u> <u>FÉGAPH (08/03/2016) - ACCEPTE</u></p> <p>Art. 29, al. 3 (nouveau)</p> <p>³ Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose.</p> <p><u>Proposition d'amendement de la</u> <u>FÉGAPH (12/01/2016) - OBSOLETE</u></p> <p>Art. 29, al. 3 (nouveau)</p> <p>^{2bis} Le diffuseur de courses garantit aux clients en situation de handicap l'égal accès aux services qu'il propose, notamment en termes de système de commande ou de réservation, de prix et de délai d'attente. Le cas échéant, il doit être en mesure de fournir une voiture accessible au client.</p>	

Loi		
<p>Art. 30 Tenue d'un registre</p> <p>¹ Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;</p> <p>b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.</p> <p>² Le département peut consulter le registre en tout temps.</p> <p>³ Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent obligatoirement figurer dans le registre.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 30, al. 3bis (nouveau)</p> <p>^{3bis} Le département peut également inspecter le diffuseur de courses et expertiser ses moyens techniques de diffusion, afin de vérifier le respect de ses obligations légales et de ce celles de ses chauffeurs affiliés, en particulier d'une diffusion des courses aux seules voitures et chauffeurs dûment autorisés et à une seule catégorie de transporteur.</p> <p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 30 al. 4 (nouvelle teneur)</p> <p>⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent obligatoirement figurer dans le registre.</p>	<p>Art. 30 Tenue d'un registre</p> <p>¹ Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;</p> <p>b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.</p> <p>² Le département peut consulter le registre en tout temps.</p> <p>³ Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>⁴ Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.</p>
<p>Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève</p> <p>Art. 31 Conditions d'accès</p> <p>¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.</p> <p>² Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis :</p> <p>a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;</p> <p>b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;</p>	<p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 31, al. 1 et 3 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis, des voitures de grande remise et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.</p> <p>³ Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur et de voiture de grande remise: [...]</p> <p>Proposition d'amendement SOC inspiré de celui de la FégAPH (12/01/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 31 al. 2, lettre c (nouveau)</p>	<p>Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève</p> <p>Art. 31 Conditions d'accès</p> <p>¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.</p> <p>² Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis :</p> <p>a) définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;</p>

Loi		
<p>c) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;</p> <p>d) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.</p> <p>³ Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur :</p> <p>a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;</p> <p>b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à l'ordre public, à l'exclusion de toute course spontanée;</p> <p>c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;</p> <p>d) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;</p> <p>e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.</p>	<p>² Prendre les mesures nécessaires pour garantir aux voyageurs en situation de handicap l'égal accès à ces services, notamment en termes de délai d'attente et d'aménagement des zones de prise en charge.</p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 31, al. 2bis et 2ter (nouveaux), 3., 4., 5, 6 et 7 (nouvelle teneur)</p> <p>^{2bis} La taxe d'accès prioritaire est perçue annuellement et ne doit pas être supérieure à la couverture de plus de la moitié des coûts effectifs liés au contrôle et à la gestion des accès.</p> <p>^{2ter} Les VTC ne peuvent accéder à la zone réservée aux taxis, ni y stationner.</p> <p>³ L'Aéroport international de Genève dispose de la compétence de définir une zone de son périmètre permettant aux VTC, contre paiement d'une taxe d'accès servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance, de stationner leurs voitures pour prendre en charge les clients qui les ont commandés préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée.</p> <p>⁴ Cette zone de stationnement est distincte et éloignée de la station de taxis et ne doit pas permettre la prise en charge de clients provenant de l'aéroport à la recherche d'un transport.</p> <p>⁵ La dépose de clients par les VTC est réalisée de la même manière que pour les automobilistes usagers ordinaires de l'aéroport.</p> <p>⁶ L'Aéroport international de Genève réglemente l'accès à la zone de stationnement des VTC de la même manière qu'il le fait pour les taxis. Il contrôle les commandes préalables des chauffeurs de VTC qui viennent charger un client et qui doivent être en mesure de les justifier sur simple demande pour accéder à la zone.</p> <p>⁷ La réglementation par l'AIG des accès des taxis et des VTC est réalisée après consultation des milieux professionnels. Sa réglementation doit être approuvée par le Conseil d'Etat, lequel veille à ce que le rôle de service public des taxis soit assuré dans l'enceinte de l'Aéroport international de Genève et que les dispositions légales relatives à l'activité transfrontalière et transcantonale soient respectées.</p>	<p>b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;</p> <p>c) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;</p> <p>d) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.</p> <p>³ Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur :</p> <p>a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;</p> <p>b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;</p> <p>c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;</p> <p>d) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;</p> <p>e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.</p>

Loi		
<p>Chapitre V Émoluments</p> <p>Art. 32 Principes</p> <p>¹ L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation.</p> <p>² Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.</p>		<p>Chapitre V Émoluments</p> <p>Art. 32 Principes</p> <p>¹ L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation.</p> <p>² Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.</p>
<p>Chapitre VI Mesures et sanctions</p> <p>Art. 33 Compétence</p> <p>¹ Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois.</p> <p>² Le département est compétent pour aviser les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.</p>		<p>Chapitre VI Mesures et sanctions</p> <p>Art. 33 Compétence</p> <p>¹ Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois.</p> <p>² Le département est compétent pour aviser les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.</p>
<p>Art. 34 Obligation de collaborer</p> <p>¹ Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises.</p> <p>² Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.</p>		<p>Art. 34 Obligation de collaborer</p> <p>¹ Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises.</p> <p>² Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente</p>

Loi	<p>Art. 35 Constat d'infraction Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p>	<p>Art. 35 (nouvelle teneur) ¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p> <p>² Le département affecte des agents à une brigade spécialisée dont l'activité est spécifiquement dédiée au contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.</p> <p>³ Il organise la surveillance du trafic des voitures de transport de personnes par le biais de la géolocalisation informatique de celles-ci. Le Conseil d'Etat réglemente les modalités de cette surveillance, en respect des principes régissant la protection des données et de la vie privée.</p> <p>⁴ Le département organise les relations entre les milieux professionnels du transport de personnes et les agents de la force publique afin de pouvoir recueillir et utiliser leurs plaintes ou dénonciations.</p>	<p>d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.</p> <p>Art. 35 Constat d'infraction Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p>
<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – REPRIS EN PARTIE SEULEMENT (voir ci-dessous) Art. 35 (nouvelle teneur) ¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p> <p>² Le département affecte des agents à une brigade spécialisée dont l'activité est spécifiquement dédiée au contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.</p> <p>³ Il organise la surveillance du trafic des voitures de transport de personnes par le biais de la géolocalisation informatique de celles-ci. Le Conseil d'Etat réglemente les modalités de cette surveillance, en respect des principes régissant la protection des données et de la vie privée.</p> <p>⁴ Le département organise les relations entre les milieux professionnels du transport de personnes et les agents de la force publique afin de pouvoir recueillir et utiliser leurs plaintes ou dénonciations.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – REPRIS EN PARTIE SEULEMENT (voir ci-dessous) Art. 35 (nouvelle teneur) ¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p> <p>² Le département affecte des agents à une brigade spécialisée dont l'activité est spécifiquement dédiée au contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.</p> <p>³ Il organise la surveillance du trafic des voitures de transport de personnes par le biais de la géolocalisation informatique de celles-ci. Le Conseil d'Etat réglemente les modalités de cette surveillance, en respect des principes régissant la protection des données et de la vie privée.</p> <p>⁴ Le département organise les relations entre les milieux professionnels du transport de personnes et les agents de la force publique afin de pouvoir recueillir et utiliser leurs plaintes ou dénonciations.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – REFUSE Art. 35, al. 2 (nouveau) ² Le département affecte des agents dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.</p>	<p>Art. 35 Constat d'infraction Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p>
<p>Proposition d'amendement SOC inspiré de celui de Me ROULET (06/11/2015) – REFUSE Art. 35, al. 2 (nouveau) ² Le département affecte des agents dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.</p>	<p>Proposition d'amendement de l'AGL (20/01/2016) – PAS REPRIS Art. 36, al. 1 (nouvelle teneur)</p>	<p>Art. 36 Mesures ¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions</p>	<p>Art. 36 Mesures ¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions</p>

Secrétariat général du Grand Conseil

<p>Loi</p> <p>d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi.</p> <p>² Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.</p> <p>³ Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et 38.</p>	<p>¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi, voiture de grande remise ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (22/03/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 36, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.</p>	<p>d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi.</p> <p>² Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.</p> <p>³ Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et 38.</p>	
<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 36, al. 1bis et 2bis (nouveaux)</p> <p>^{1bis} En cas d'infraction grave ou de récidive, les agents peuvent également séquestrer provisoirement le véhicule jusqu'au prononcé d'une décision de sanction. Le fait pour les VTC d'emprunter les voies réservées aux transports en commun ou les stations de taxi constitue une violation grave au sens de la présente disposition.</p> <p>^{2bis} Le département peut prendre toutes mesures utiles pour que son interdiction soit respectée en séquestrant et en interrompant les moyens de diffusion.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p>	<p>Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation</p> <p>¹ En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans</p>	
<p>Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation</p> <p>¹ En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans</p>	<p>Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation</p> <p>¹ En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans</p>	<p>Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation</p> <p>¹ En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans</p>	

Loi	Art. 37, al. 1 (nouveau teneur) et 4 (suppression)	préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes :
<p>préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes :</p> <p>a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public;</p> <p>c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>d) le retrait de la carte professionnelle.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours.</p> <p>3 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuls prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage.</p> <p>4 La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.</p> <p>5 En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.</p>	<p>1 En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes :</p> <p>a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>b) le retrait de la carte professionnelle.</p>	<p>a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public;</p> <p>c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>d) le retrait de la carte professionnelle.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours.</p> <p>3 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuls prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage.</p> <p>4 La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.</p> <p>5 En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.</p>
Art. 38 Dispositions pénales		Art. 38 Dispositions pénales

Loi		
<p>1 Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins 500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F.</p> <p>3 L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F.</p> <p>4 Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables.</p> <p>5 Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé.</p>	<p>1 Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins 500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F.</p> <p>3 L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F.</p> <p>4 Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables.</p> <p>5 Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé.</p> <p>6 L'action pénale et la peine se prescrivent par cinq ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.</p>	<p>1 Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins 500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F.</p> <p>3 L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F.</p> <p>4 Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables.</p> <p>5 Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé.</p> <p>6 L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.</p>
	<p>Proposition d'amendement du DSE (19/01/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 38. al. 6 (nouveau)</p> <p>L'action pénale et la peine se prescrivent par cinq ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.</p>	
	<p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 38 al. 6 (nouvelle teneur)</p>	

Loi	6 L'action pénale et la peine se prescrivent par cinq 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.	
<p>Chapitre VII Dispositions finales et transitoires</p> <p>Section 1 Dispositions finales</p> <p>Art.39 Dispositions d'application Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.</p> <p>Art.40 Clause abrogatoire La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée.</p> <p>Art.41 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.</p>		<p>Chapitre VII Dispositions finales et transitoires</p> <p>Section 1 Dispositions finales</p> <p>Art.39 Dispositions d'application Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.</p> <p>Art.40 Clause abrogatoire La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée.</p> <p>Art.41 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.</p>
<p>Section 2 Dispositions transitoires</p> <p>Art.42 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants</p> <p>¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi.</p> <p>² Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – REPRIS ET PARTIELLEMENT MODIFIÉ PAR L'UDC (voir plus loin)</p> <p>Art. 42, al. 1 (nouvelle teneur), 1bis et 1ter (nouveaux)</p> <p>¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi.</p>	<p>Section 2 Dispositions transitoires</p> <p>Art.42 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants</p> <p>¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi.</p> <p>² Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne</p>

<p>Loi</p> <p>entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique.</p>	<p>^{bis} Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer à titre provisoire la carte professionnelle de chauffeur au sens de la présente loi. Avant l'échéance d'un délai d'une année après l'entrée en vigueur de la présente loi, il doit avoir passé avec succès l'examen de topographie prévu à l'article 6 lettre a) pour conserver sa carte professionnelle.</p> <p>^{ter} Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur.</p>	<p>perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur.</p> <p>³ Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique.</p>
<p><u>Proposition d'amendement UDC</u> <u>repreant de celui de Me ROULET</u> <u>(22/03/2016) - REFUSE</u></p> <p>Art. 42. al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi.</p> <p>Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi.</p> <p><u>Proposition d'amendement UDC</u> <u>Inspirée de celui de Me ROULET</u> <u>(22/03/2016) - REFUSE</u></p> <p>Art. 42. al. 1 bis (nouveau)</p> <p>^{bis} Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21</p>	<p><u>Proposition d'amendement UDC</u> <u>repreant de celui de Me ROULET</u> <u>(22/03/2016) - REFUSE</u></p> <p>Art. 42. al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi.</p> <p>Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de dirigeant d'entreprise de taxis au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi.</p> <p><u>Proposition d'amendement UDC</u> <u>Inspirée de celui de Me ROULET</u> <u>(22/03/2016) - REFUSE</u></p> <p>Art. 42. al. 1 bis (nouveau)</p> <p>^{bis} Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21</p>	<p>perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur.</p> <p>³ Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique.</p>

Loi	<p>janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer à titre provisoire la carte professionnelle de chauffeur au sens de la présente loi. Il doit avoir passé avec succès l'examen de topographie prévu à l'article 6 lettre a) pour conserver sa carte professionnelle.</p> <p>Proposition d'amendement UDC inspirée de celui de Me ROULET (22/03/2016) - ACCEPTE</p> <p>Art. 42. al. 1ter (nouveau)</p> <p>1^{er} Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur.</p>		
<p>Art. 43 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines</p> <p>Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi.</p>		<p>Art. 43 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines</p> <p>Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi.</p>	
<p>Art. 44 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis</p> <p>Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 9 de la présente loi.</p>			<p>Art. 44 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis</p> <p>Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 9 de la présente loi.</p>
<p>Art. 45 Permis de service public</p> <p>¹ Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un</p>	<p><i>Note : L'art. 1 souligné du <u>PL 11710 (LTVTC-L)</u> propose les modifications suivantes à l'art. 45 du PL:</i></p>		<p>Art. 45 Permis de service public</p> <p>¹ Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un</p>

Loi		
<p>nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis.</p> <p>² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1^{er} juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur.</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité à le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périmé 8 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p>- al. 1 : (...) <i>La taxe annuelle prévue par l'article 11 A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi.</i></p> <p>- al. 2 : (...) <i>La taxe annuelle prévue par l'article 11 A est due pro rata temporis de l'année en cours, à compter de la date de délivrance de l'autorisation.</i></p> <p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2016) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 45, al. 1 et 2 (nouvelle teneur), 2bis et 2ter (nouveaux) et 3 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis.</p> <p>² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant ainsi que les employés et les chauffeurs travaillant dans le cadre d'un bail à ferme qui sont inscrits sur la liste d'attente pour la délivrance d'un permis de service public avant le 1^{er} juin 2015, au sens de l'article 21 alinéa 3 de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, peut demander la délivrance d'un numéro d'immatriculation d'un taxi dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>^{2bis} Le département fixe, après avoir consulté les milieux professionnels, le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public qui sont délivrées chaque année, sur une période maximale de cinq ans, afin de préserver le bon fonctionnement des services de taxis prévu par l'article 10 alinéa 2 de la loi.</p> <p>^{2ter} Durant ces cinq années transitoires, les autorisations sont délivrées moyennant paiement de la taxe unique prévue par l'article 21 alinéa 4 de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens</p>	<p>nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis.</p> <p>² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1^{er} juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur.</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département.</p> <p>⁴ La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de 12 mois suivant la date du dépôt de la requête.</p>

Loi	
<p>de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périt six ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>Propositions d'amendements du DSE (22/03/2016) - ACCEPTES</p> <p>Art. 45, al. 3 (nouvelle teneur) et 4 (nouveau)</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périt six ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>4 La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de douze mois suivant la date du dépôt de la requête.</p> <p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - ACCEPTE</p>	<p>de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périt six ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>Propositions d'amendements du DSE (22/03/2016) - ACCEPTES</p> <p>Art. 45, al. 3 (nouvelle teneur) et 4 (nouveau)</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périt six ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p>4 La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les trois ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de douze mois suivant la date du dépôt de la requête.</p> <p>Second 2^e débat - Proposition d'amendement du DSE (10/05/2016) - ACCEPTE</p>

Loi		
<p>Art. 45 al. 4 (nouveau teneur)</p> <p>4 La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les trois 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de dix 12 mois suivant la date du dépôt de la requête.</p>	<p>Art. 45 al. 4 (nouveau teneur)</p> <p>4 La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les trois 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de dix 12 mois suivant la date du dépôt de la requête.</p>	
<p>Art. 46 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public</p> <p>1 Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.</p> <p>2 La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.</p> <p>3 La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession.</p> <p>4 La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.</p>	<p>Proposition d'amendement de Me ROULET (06/11/2015) – PAS REPRIS</p> <p>Art. 46 (suppression)</p> <p>(Biffé)</p> <p>Proposition d'amendement MCG (05/04/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 46, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 12 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.</p> <p>Proposition d'amendement UDC (05/04/2016) - REFUSE</p> <p>Art. 46, al. 4 (suppression)</p>	<p>Art. 46 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public</p> <p>1 Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.</p> <p>2 La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.</p> <p>3 La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession.</p> <p>4 La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.</p>
<p>Proposition d'amendement de la FéGAPH - (12/01/2016) - OBSOLETE</p> <p>Art. 47 Accessibilité des voitures (nouveau)</p>		

Loi		
	<p>¹ L'art. 17 al. 4bis est applicable aux voitures nouvellement affectées au transport professionnel de personnes au sens de la présente loi à compter du 1^{er} janvier 2019.</p> <p>² Parmi les voitures ne répondant pas aux exigences de l'art. 17 al. 3bis, seules celles affectées sans discontinuer au transport professionnel de personnes au sens de la présente loi depuis une date antérieure peuvent continuer d'être utilisées au-delà.</p> <p><u>Proposition d'amendement de la FéGAPH - (12/01/2016)</u></p> <p>PL11710 : Art. 47 al. 3 (nouveau)</p> <p>³ Jusqu'au 31 décembre 2018, le détenteur est exonéré de la taxe annuelle prévue à l'art. 11A pour chaque autorisation pour laquelle une voiture accessible au sens de l'art. 17 al. 4bis de la présente loi est utilisée.</p>	

Secrétariat général du Grand Conseil

Loi	Amendements proposés en 3 ^e débat, avec décision	Version issue du 3 ^e débat : PL 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL.LTVTC)
<p>PL 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL.LTVTC)</p> <p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :</p>	<p>Amendements proposés en 3^e débat, avec décision</p>	<p>Version issue du 3^e débat : PL 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL.LTVTC)</p> <p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :</p>
<p>Titre I</p> <p>Dispositions générales</p> <p>Art. 1 But</p> <p>¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à celui offert par les transports publics.</p> <p>² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.</p> <p>³ La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>	<p>Proposition d'amendement PLR (24/05/2016) – ACCEPTÉ</p> <p>Art. 1, al. 1 (nouvelle teneur)</p> <p>¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à ceux offerts par les transports publics.</p> <p>Proposition d'amendement SOC (24/05/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 1, al. 2 (nouvelle teneur)</p> <p>² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois, et des conditions décentes d'exercice de la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.</p> <p>Proposition d'amendement Verts (24/05/2016) – ACCEPTÉ</p> <p>Art. 1, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, de la moralité publiques du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>	<p>Titre I</p> <p>Dispositions générales</p> <p>Art. 1 But</p> <p>¹ La présente loi a pour objet de réglementer les professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, en tant que services complémentaires à ceux offerts par les transports publics.</p> <p>² Elle a pour but de promouvoir un service public efficace et de qualité capable de répondre à la demande tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois.</p> <p>³ La présente loi a également pour but de garantir que l'activité des transporteurs est conforme aux exigences de la sécurité publique, de l'ordre public, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales et de la transparence des prix, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public, tout en préservant la liberté économique.</p>
<p>Art. 2 Champ d'application</p>	<p>Art. 2 Champ d'application</p>	<p>Art. 2 Champ d'application</p>

<p>Loi</p> <p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise;</p> <p>b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.</p>		<p>La présente loi et ses dispositions d'application régissent exclusivement :</p> <p>a) l'activité de transport professionnel de personnes déployée par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur dans le canton de Genève, que ce soit à titre individuel ou sous la forme d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique ;</p> <p>b) l'activité des intermédiaires entre les clients et les chauffeurs, exercée dans le canton de Genève ou y déployant ses effets.</p>
<p>Art. 3 Autorités compétentes</p> <p>Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : département) en coordination avec les autres départements concernés.</p>		<p>Art. 3 Autorités compétentes</p> <p>Le Conseil d'Etat désigne le département chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : département) en coordination avec les autres départements concernés.</p>
<p>Art. 4 Définitions</p> <p>La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes :</p> <p>a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;</p> <p>b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public;</p> <p>c) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, quelle que</p>		<p>Art. 4 Définitions</p> <p>La terminologie utilisée par la présente loi et ses dispositions d'application répond aux définitions suivantes :</p> <p>a) « taxi » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération, offrant une complémentarité en matière de service public, bénéficiant de l'usage accru du domaine public conformément à la présente loi ainsi que du droit de faire usage de l'enseigne « Taxi »;</p> <p>b) « voiture de transport avec chauffeur » / « VTC » : voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, mise à leur disposition par commande ou réservation préalable, contre rémunération, et offrant une complémentarité en matière de service public, ne bénéficiant pas de l'usage accru du domaine public ni du droit à l'enseigne « Taxi »;</p> <p>c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise,</p>

<p>Loi</p> <p>soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;</p> <p>d) « diffuseur de courses » : personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.</p>		<p>quelle que soit sa forme juridique, met une ou plusieurs voitures à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ;</p> <p>d) « diffuseur de courses » : toute personne physique ou morale entreprenante, quelle que soit sa forme juridique, qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.</p>
<p>Chapitre II Exercice des professions</p> <p>Section 1 Chauffeurs</p> <p>Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.</p> <p>² La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :</p> <p>a) a l'exercice des droits civils;</p> <p>b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;</p> <p>c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans;</p> <p>d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;</p> <p>e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.</p>		<p>Chapitre II Exercice des professions</p> <p>Section 1 Chauffeurs</p> <p>Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur confère à son titulaire le droit d'exercer son activité en qualité d'indépendant ou d'employé, comme chauffeur de taxi ou comme chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la mention apposée sur la carte.</p> <p>² La carte professionnelle est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :</p> <p>a) a l'exercice des droits civils;</p> <p>b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;</p> <p>c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans;</p> <p>d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;</p> <p>e) n'a pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ La délivrance de la carte professionnelle permettant d'exercer l'activité de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur est soumise en sus à la réussite des examens prévus à l'article 6.</p>

Secrétariat général du Grand Conseil

<p>Loi</p> <p>4 Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.</p>		<p>4 Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'alinéa 2, lettre e, peuvent également donner lieu à révocation.</p>
<p>Art. 6 Examen de chauffeur de taxi</p> <p>1 Le requérant qui veut exercer comme chauffeur de taxi doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>2 Les matières des examens portent sur :</p> <p>a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;</p> <p>b) les obligations résultant de la loi;</p> <p>c) le maintien du compteur horokilométrique;</p> <p>d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais.</p> <p>3 Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens et les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen.</p>	<p>Proposition d'amendement SOC (24/05/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 6, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>1 Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens, les modalités de leur organisation, les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen pour les chauffeurs de taxi et les matières d'examen des chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur. Celles prévues à l'alinéa 2, aux lettres b, e et f restent obligatoires pour l'ensemble des examens.</p> <p>Proposition d'amendement DSE (reformulé après suggestions de la commission (24/05/2016) – ACCÉPTE</p> <p>3 Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens et, les modalités de leur organisation, ainsi que les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen pour les chauffeurs de taxis et les matières des examens des chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur.</p>	<p>Art. 6 Examen de chauffeur</p> <p>1 Le requérant qui veut exercer comme chauffeur doit réussir les examens servant à certifier qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de la profession.</p> <p>2 Les matières des examens portent sur :</p> <p>a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;</p> <p>b) les obligations résultant de la loi;</p> <p>c) le maintien du compteur horokilométrique;</p> <p>d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;</p> <p>e) les principes de la conduite écologique;</p> <p>f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.</p> <p>3 Le Conseil d'Etat détermine le contenu des examens, les modalités de leur organisation, les équivalences qui peuvent être reconnues et valoir dispense d'examen pour les chauffeurs de taxis et les matières des examens des chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur.</p>
<p>Art. 7 Organisation des examens</p> <p>Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.</p>		<p>Art. 7 Organisation des examens</p> <p>Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer, sous sa surveillance, des tâches opérationnelles aux groupements professionnels intéressés ou à toute autre entité intéressée qu'il juge compétente en la matière.</p>
<p>Section 2 Entreprises de transport</p> <p>Art. 8 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>		<p>Section 2 Entreprises de transport</p> <p>Art. 8 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les entreprises de transport proposant des services de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit leur forme juridique, ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>

Loi		
<p>Section 3 Diffuseurs de courses</p> <p>Art. 9 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>		<p>Section 3 Diffuseurs de courses</p> <p>Art. 9 Obligation générale de s'annoncer</p> <p>¹ Les diffuseurs de courses ont l'obligation de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente.</p> <p>² Les diffuseurs de courses doivent avoir leur domicile, respectivement leur siège, en Suisse.</p>
<p>Section 4 Limitation du nombre de taxis</p> <p>Art. 10 Principe</p> <p>¹ Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et de garantir la sécurité publique.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>	<p>Proposition d'amendement SOC (24/05/2016) – REFUSE</p> <p>Art. 10, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations <u>après avoir consulté les milieux professionnels</u> et en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>	<p>Section 4 Limitation du nombre de taxis</p> <p>Art. 10 Principe</p> <p>¹ Les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation.</p> <p>² Le nombre des autorisations est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement.</p>
<p>Art. 11 Critères d'attribution</p> <p>¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et intransmissibles.</p> <p>² Le requérant doit :</p> <p>a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, proposant un service de taxis;</p> <p>b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat détermine les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un</p>	<p>Proposition d'amendement SOC (24/05/2016) – REFORMULE APRES PROPOSITION PLR le 31-05-2016 - ACCEPTE</p> <p>Art. 11, al. 3 (nouvelle teneur)</p> <p>³ Le Conseil d'Etat détermine, <u>après consultation des milieux professionnels directement concernés</u>, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.</p>	<p>Art. 11 Critères d'attribution</p> <p>¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête, à des personnes physiques ou morales. Elles sont personnelles et incessibles.</p> <p>² Le requérant doit :</p> <p>a) être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou être une entreprise de transport de taxis, quelle que soit sa forme juridique;</p> <p>b) ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat détermine, après consultation des milieux professionnels directement concernés, les modalités d'attribution en prévoyant des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non</p>

Secrétariat général du Grand Conseil

<p>Loi</p> <p>équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.</p>		<p>discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.</p>
<p>Art. 12 Durée de l'autorisation</p> <p>¹ L'autorisation est valable 6 ans.</p> <p>² Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :</p> <p>a) son titulaire y renonce par écrit;</p> <p>b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement avant son échéance;</p> <p>c) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail justifiée;</p> <p>d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et celle-ci est entrée en force.</p> <p>³ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.</p>		<p>Art. 12 Durée de l'autorisation</p> <p>¹ L'autorisation est valable 6 ans. Elle est renouvelable selon les critères de l'article 11.</p> <p>² En cas de non-renouvellement, le département justifie dûment sa décision par écrit sur la base des critères établis par la loi et le règlement.</p> <p>³ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :</p> <p>a) son titulaire y renonce par écrit;</p> <p>b) son titulaire ne dépose pas une requête de renouvellement avant son échéance;</p> <p>c) son titulaire n'en fait pas usage pendant 12 mois consécutifs de façon effective, sauf en cas d'incapacité totale de travail dûment attestée;</p> <p>d) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou lettre c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, et que celle-ci est entrée en force.</p> <p>⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie. Des décisions administratives ou des condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre b, de la présente loi peuvent également donner lieu à révocation.</p>
<p>Section 5 Offreurs externes</p> <p>Art. 13 Offreurs confédérés</p> <p>¹ Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public.</p> <p>² Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de</p>		<p>Section 5 Offreurs externes</p> <p>Art. 13 Offreurs confédérés</p> <p>¹ Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public.</p> <p>² Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de</p>

<p>Loi</p> <p>leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple et gratuite pour la reconnaissance.</p> <p>³ L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.</p>	<p>leur permis ou de leur autorisation. Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées. Le Conseil d'Etat définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.</p> <p>³ L'exercice régulier de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève nécessite l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants.</p>
<p>Art. 14 Offreurs étrangers</p> <p>Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.</p>	<p>Art. 14 Offreurs étrangers</p> <p>Les offreurs de services de taxis et de voitures de transport avec chauffeur établis à l'étranger sont soumis aux dispositions des traités internationaux et législations d'application de droit suisse.</p>
<p>Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses</p> <p>Section 1 Dispositions générales</p> <p>Art. 15 Utilisation des voitures</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur.</p> <p>² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans la catégorie des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune d'elles. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.</p>	<p>Chapitre III Droits et obligations des chauffeurs, des exploitants d'entreprises et des diffuseurs de courses</p> <p>Section 1 Dispositions générales</p> <p>Art. 15 Utilisation des voitures</p> <p>¹ La carte professionnelle de chauffeur, conformément à la catégorie mentionnée, permet à son titulaire de faire usage de toute voiture répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, quel qu'en soit le détenteur.</p> <p>² Le chauffeur ou l'exploitant d'entreprise qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services proposés.</p>
<p>Art. 16 Obligation d'informer</p> <p>Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est</p>	<p>Art. 16 Obligation d'informer</p> <p>Tout titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur et tout titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public est</p>

<p>Loi</p>		<p>tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions d'octroi.</p>
<p>Art. 17 Obligations générales</p> <p>¹ Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes.</p> <p>² Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi.</p> <p>³ Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.</p> <p>⁴ Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.</p> <p>⁵ Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.</p>		<p>Art. 17 Obligations générales</p> <p>¹ Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes. Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable nécessaire aux personnes en situation de handicap.</p> <p>² Tout chauffeur veille à appliquer les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.</p> <p>³ Tout chauffeur doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à des fins d'identification par ses clients et par les agents chargés de veiller à l'application de la loi.</p> <p>⁴ Chaque voiture doit être utilisée conformément à la catégorie à laquelle elle appartient, et doit être immatriculée et équipée comme telle.</p> <p>⁵ Les voitures répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. Elles sont assurées pour couvrir la responsabilité du détenteur et du chauffeur en qualité de transporteur professionnel de personnes.</p> <p>⁶ Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.</p>
<p>Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs</p> <p>¹ Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 7 est réservé.</p> <p>² Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.</p> <p>³ Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable.</p> <p>⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.</p>		<p>Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs</p> <p>¹ Les prix des courses sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, d'une application informatique ou de tout autre moyen électronique. Ces dispositifs doivent pouvoir être contrôlés en tout temps par le département et être visibles des passagers pendant toute la course. L'alinéa 7 est réservé.</p> <p>² Les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire le plus avantageux, sauf demande expresse du client.</p> <p>³ Les courses de taxis impliquant un trajet hors des frontières cantonales peuvent être rémunérées par un montant fixé librement entre le chauffeur et le client par entente préalable.</p> <p>⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.</p>

Loi		
<p>5 Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.</p> <p>6 Tous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif pour un même service.</p> <p>7 Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés :</p> <ol style="list-style-type: none"> librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant, ou moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat. 		<p>5 Le Conseil d'Etat fixe les montants maximaux des tarifs des taxis, TVA incluse, pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.</p> <p>6 Tous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif pour un même service.</p> <p>7 Les prix des courses des voitures de transport avec chauffeur sont fixés :</p> <ol style="list-style-type: none"> librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement l'exploitant, ou moyennant un dispositif permettant le calcul fiable du montant à percevoir en fonction notamment de la distance parcourue et du temps passé à l'intérieur du véhicule, tel que prévu à l'alinéa 1. Ce montant doit respecter les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.
<p>Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis</p> <p>Art. 19 Utilisation du domaine public</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :</p> <ol style="list-style-type: none"> de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients; d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers; d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des passagers. <p>2. Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait heler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.</p>	<p>Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis</p> <p>Proposition d'amendement Ve (24/05/2016) - ACCEPTÉ</p> <p>Art. 19, al. 1, lettre b) (nouvelle teneur)</p> <p>Art. 19 Utilisation du domaine public</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :</p> <ol style="list-style-type: none"> d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers, s'il répond à une commande. d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers, s'il répond à une commande. 	<p>Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis</p> <p>Art. 19 Utilisation du domaine public</p> <p>1 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :</p> <ol style="list-style-type: none"> de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients; d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des passagers; d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients ou répond à une commande. <p>2 Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap. Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques.</p> <p>3 Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait heler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition</p>

Loi		
<p>Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis</p> <p>¹ Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé :</p> <ol style="list-style-type: none"> d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture; d'un système de paiement par carte bancaire; d'un dispositif permettant d'établir des quittances. <p>² Les voitures sont immatriculées au moyen de plaques de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.</p>		<p>de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.</p> <p>Art. 20 Exigences relatives aux voitures de taxis</p> <p>¹ Tout taxi est muni en permanence d'un équipement composé :</p> <ol style="list-style-type: none"> d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif reconnu pour calculer le prix des courses; d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé ainsi que le tarif; d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture; d'un système de paiement par carte bancaire; d'un dispositif permettant d'établir des quittances. <p>² Les voitures sont immatriculées au moyen de plaques de numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiées. Les plaques sont délivrées uniquement aux détenteurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement pour répondre aux exigences des alinéas 1 et 2.</p>

Loi		
<p>Art. 21 Autres droits et obligations</p> <p>¹ L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie.</p> <p>² Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client.</p> <p>⁴ Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>		<p>Art. 21 Autres droits et obligations</p> <p>¹ L'enseigne « Taxi » est réservée aux seules voitures immatriculées dans cette catégorie.</p> <p>² Les chauffeurs de taxis autorisés conformément à la présente loi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, qui sont précisés par le Conseil d'Etat.</p> <p>³ Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client.</p> <p>⁴ Les chauffeurs de taxis et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>
<p>Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable.</p> <p>² Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent.</p> <p>³ Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des exceptions.</p>		<p>Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 22 Types de courses et utilisation du domaine public</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur effectuent uniquement des courses sur commande ou réservation préalable.</p> <p>² Il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur d'accepter une course lorsque les chauffeurs de voitures de transport sont hélés par un client. Les voitures de transport avec chauffeur peuvent prendre une course transmise par un diffuseur de courses lorsqu'elles circulent.</p> <p>³ Les voitures de transport avec chauffeur ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public. Le Conseil d'Etat peut prévoir des autorisations d'usage accru du domaine public temporaires et exceptionnelles.</p>
<p>Art. 23 Immatriculations et limitations</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont</p>		<p>Art. 23 Immatriculations et limitations</p> <p>¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont caractérisées par des plages de numéros d'immatriculation qui leur sont</p>

<p>Loi</p> <p>spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.</p> <p>² La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification.</p> <p>³ Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.</p>	<p>spécialement dédiées. Elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis.</p> <p>² La délivrance de l'immatriculation est subordonnée à la condition de ne pas avoir, comme requérant à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat. Le département atteste de cette vérification.</p> <p>³ Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.</p>
<p>Art. 24 Moyens de paiement</p> <p>¹ Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.</p> <p>² Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>	<p>Art. 24 Moyens de paiement</p> <p>¹ Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.</p> <p>² Les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur et les entreprises exploitant un tel service doivent émettre une quittance pour tout montant reçu, la remettre au client et en conserver une copie. Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent obligatoirement figurer sur la quittance.</p>
<p>Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 25 Obligations générales</p> <p>¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables.</p>	<p>Section 4 Droits et obligations spécifiques aux exploitants d'entreprises de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Art. 25 Obligations générales</p> <p>¹ Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales qui leur sont applicables.</p>

<p>Loi</p> <p>2 Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail.</p> <p>3 Les exploitants d'entreprise doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>		<p>2 Les exploitants d'entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail.</p> <p>3 Les exploitants d'entreprise respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>
<p>Art. 26 Tenue d'un registre</p> <p>1 Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux voitures dont l'entreprise fait usage;</p> <p>b) aux employés de l'entreprise.</p> <p>2 Le registre peut être consulté par le département en tout temps.</p> <p>3 Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>4 Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent obligatoirement figurer dans le registre.</p>		<p>Art. 26 Tenue d'un registre</p> <p>1 Tout exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique, tient à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux voitures dont l'entreprise fait usage;</p> <p>b) aux chauffeurs qui utilisent les voitures de l'entreprise.</p> <p>2 Le registre peut être consulté par le département en tout temps.</p> <p>3 Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>4 Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.</p>
<p>Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses</p> <p>Art. 27 Attribution des courses</p> <p>Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.</p>		<p>Section 5 Droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses</p> <p>Art. 27 Attribution des courses</p> <p>Les diffuseurs de courses ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne sont pas au bénéfice des autorisations et permis nécessaires pour exercer leur activité, ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences posées par la présente loi et ses dispositions d'application.</p>
<p>Art. 28 Respect du droit du travail</p> <p>Les diffuseurs de courses doivent respecter les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>		<p>Art. 28 Respect du droit du travail</p> <p>Les diffuseurs de courses respectent les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.</p>

Secrétariat général du Grand Conseil

Loi		
<p>Art. 29 Obligations générales</p> <p>1 Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes :</p> <p>a) garantir la fiabilité et la qualité du service;</p> <p>b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.</p> <p>2 Le diffuseur de courses de taxis assure la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure.</p> <p>3 Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services.</p>		<p>Art. 29 Obligations générales</p> <p>1 Tout diffuseur de courses doit répondre aux obligations suivantes :</p> <p>a) garantir la fiabilité et la qualité du service;</p> <p>b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.</p> <p>2 Les diffuseurs de taxis contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département fixe les modalités de coordination nécessaires.</p> <p>3 Le diffuseur de courses veille à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'il propose.</p> <p>4 Le diffuseur de courses qui propose différents types de services doit prendre toutes dispositions utiles afin que l'exercice de ses activités ne crée aucune confusion pour les usagers entre les différents services.</p>
<p>Art. 30 Tenue d'un registre</p> <p>1 Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;</p> <p>b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.</p> <p>2 Le département peut consulter le registre en tout temps.</p> <p>3 Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>4 Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent obligatoirement figurer dans le registre.</p>		<p>Art. 30 Tenue d'un registre</p> <p>1 Tout diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :</p> <p>a) aux chauffeurs et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;</p> <p>b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.</p> <p>2 Le département peut consulter le registre en tout temps.</p> <p>3 Sur demande, le diffuseur de courses remet au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre.</p> <p>4 Le Conseil d'Etat définit les indications qui doivent figurer dans le registre.</p>
<p>Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève</p>		

Loi		Chapitre IV Accès à l'Aéroport international de Genève
<p>Art. 31 Conditions d'accès</p> <p>¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.</p> <p>² Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis :</p> <ol style="list-style-type: none"> définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients; limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée; fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs. <p>³ Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur :</p> <ol style="list-style-type: none"> définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandés préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée; fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients; limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge; 		<p>Art. 31 Conditions d'accès</p> <p>¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réguler l'accès des taxis et des voitures de transport avec chauffeur à son périmètre.</p> <p>² Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de taxis :</p> <ol style="list-style-type: none"> définir une zone de son périmètre, avec un accès prioritaire, exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients; limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée; fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone réservée, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation dans la zone réservée, s'il viole le devoir de courtoisie ou crée un trouble à l'ordre public, s'il refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou s'il ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs. <p>³ Il dispose de la compétence de réglementer les aspects suivants pour les services de voitures de transport avec chauffeur :</p> <ol style="list-style-type: none"> définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux voitures de transport avec chauffeur, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandés préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée; fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance; prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;

<p>Loi</p> <p>e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.</p>		<p>d) limiter, pour des motifs d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;</p> <p>e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la zone de prise en charge, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction administrative, s'il entrave la circulation ou s'il crée des troubles à l'ordre public dans la zone de prise en charge.</p>
<p>Chapitre V Émoluments</p> <p>Art. 32 Principes</p> <p>1 L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation.</p> <p>2 Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.</p>		<p>Chapitre V Émoluments</p> <p>Art. 32 Principes</p> <p>1 L'examen des demandes de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance de cartes professionnelles et d'autorisations, la délivrance d'une immatriculation, les décisions des services compétents, les examens professionnels, les annonces prévues par la présente loi et les actes nécessaires à son exécution donnent lieu à la perception d'émoluments, mis à la charge du bénéficiaire de la prestation.</p> <p>2 Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.</p>
<p>Chapitre VI Mesures et sanctions</p> <p>Art. 33 Compétence</p> <p>1 Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois.</p> <p>2 Le département est compétent pour avisier les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.</p>		<p>Chapitre VI Mesures et sanctions</p> <p>Art. 33 Compétence</p> <p>1 Le département est l'autorité compétente pour décider des mesures et sanctions relatives à l'application de la présente loi. Sont réservées les dispositions spéciales de la loi qui désignent d'autres autorités, de même que les mesures et sanctions prévues par d'autres lois.</p> <p>2 Le département est compétent pour avisier les autorités compétentes des autres cantons, en cas d'infractions à la présente loi, à son règlement d'application et aux dispositions de la législation du lieu de provenance d'un offreur externe.</p>
<p>Art. 34 Obligation de collaborer</p> <p>1 Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la</p>		<p>Art. 34 Obligation de collaborer</p>

<p>Loi</p> <p>loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises.</p> <p>² Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.</p>		<p>¹ Les personnes et entreprises régies par la présente loi sont tenues de prêter leur concours lors des contrôles réalisés par les agents autorisés aux fins de veiller à la bonne application de la loi, notamment en se légitimant, en répondant aux demandes d'informations et en fournissant toutes pièces utiles requises.</p> <p>² Les chauffeurs et les entreprises détentrices de voitures sont tenus de permettre en tout temps à l'autorité compétente d'inspecter les voitures pour contrôler leur conformité à la législation en vigueur.</p>
<p>Art. 35 Constat d'infraction</p> <p>Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p>	<p>Proposition d'amendement SOC (24/05/2016), reformulé le 31-05-2016 - REFUSE</p> <p>Art. 35, al. 2 (nouveau)</p> <p>² Le département affecte du personnel dont la mission spécifique est le contrôle de l'activité des transporteurs de personnes et des diffuseurs de courses.</p>	<p>Art. 35 Constat d'infraction</p> <p>Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions.</p>
<p>Art. 36 Mesures</p> <p>¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi.</p> <p>² Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.</p> <p>³ Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et 38.</p>		<p>Art. 36 Mesures</p> <p>¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'application peuvent empêcher la poursuite d'une course effectuée au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions pour servir au transport professionnel de personnes, que ce soit comme taxi ou comme voiture de transport avec chauffeur, ou d'une course effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation prévues par la présente loi.</p> <p>² Le département peut faire interdiction à un diffuseur de courses ou à une entreprise de transport de poursuivre son activité s'il ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'application, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.</p> <p>³ Ces mesures interviennent sans préjudice des sanctions prévues aux articles 37 et 38.</p>
<p>Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation</p>		<p>Art. 37 Suspension et retrait de la carte professionnelle ou de l'autorisation</p>

Loi		
<p>1 En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes :</p> <p>a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public;</p> <p>c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>d) le retrait de la carte professionnelle.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours.</p> <p>3 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuls prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage.</p> <p>4 La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.</p> <p>5 En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.</p> <p>Art. 38 Dispositions pénales</p> <p>1 Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins</p>		<p>1 En cas de violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, le département peut prononcer, sans préjudice de l'amende prévue à l'article 38, l'une des mesures suivantes :</p> <p>a) la suspension de l'autorisation d'usage accru du domaine public pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>b) le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public;</p> <p>c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 7 jours à 6 mois;</p> <p>d) le retrait de la carte professionnelle.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction sera au moins une suspension de 30 jours. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction sera au moins une suspension de 60 jours.</p> <p>3 Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuls prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans autorisation et les infractions aux conditions de travail en usage.</p> <p>4 La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès du service compétent, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait.</p> <p>5 En cas de retrait de la carte professionnelle prononcé à l'encontre d'un chauffeur, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de carte pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.</p> <p>Art. 38 Dispositions pénales</p> <p>1 Indépendamment du prononcé d'une mesure administrative, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.</p> <p>2 Si dans les 3 ans qui précèdent l'acte ou l'omission le contrevenant a déjà été condamné par une amende devenue exécutoire en raison d'une violation des prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution, l'amende sera d'au moins</p>

<p>Loi</p>		
<p>500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F.</p> <p>³ L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F.</p> <p>⁴ Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables.</p> <p>⁵ Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé.</p>		<p>500 F. S'il a fait l'objet de plusieurs condamnations devenues exécutoires, elle sera d'au moins 1 000 F.</p> <p>³ L'acte ou l'omission commis au sein d'une entreprise dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts est imputé à l'entreprise s'il ne peut être imputé à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende sera d'au moins 1 000 F et pourra être portée à 200 000 F.</p> <p>⁴ Lorsque la violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution a permis au contrevenant de réaliser indûment une part de chiffre d'affaires, le montant de l'amende prononcée à l'encontre du bénéficiaire correspond au moins à cette part. En dérogation à l'alinéa 3, la personne morale est sanctionnée lorsqu'elle est le bénéficiaire final de ces montants, sans préjudice de l'amende qui peut être prononcée contre la personne physique à laquelle le manquement peut être imputé. Les limites maximales fixées aux alinéas 1 et 3 ne sont pas applicables.</p> <p>⁵ Pour fixer la quotité de l'amende, outre les seuils prévus par le présent article, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité, ainsi que des gains ou des économies réalisés grâce au comportement incriminé.</p> <p>⁶ L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.</p>
<p>Chapitre VII Dispositions finales et transitoires</p> <p>Section 1 Dispositions finales</p> <p>Art. 39 Dispositions d'application</p> <p>Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.</p> <p>Art. 40 Clause abrogatoire</p> <p>La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée.</p>		<p>Chapitre VII Dispositions finales et transitoires</p> <p>Section 1 Dispositions finales</p> <p>Art. 39 Dispositions d'application</p> <p>Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'application de la présente loi.</p> <p>Art. 40 Clause abrogatoire</p> <p>La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (ci-après : loi sur les taxis et limousines), du 21 janvier 2005, est abrogée.</p>

Loi		
	<p>Proposition d'amendement SOC (24/05/2016) – ACCEPTE (note : déplacé dans les « dispositions transitoires », comme approuvé en séance)</p> <p>Art. 41 Bilan de l'impact de la loi (nouveau) Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi, et notamment son impact sur le revenu des chauffeurs de taxis et de VTC deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p>Art. 41 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.</p>
		<p>Art. 41 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.</p>
<p>Section 2 Dispositions transitoires</p> <p>Art. 42 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants 1 Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi. 2 Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une</p>		<p>Section 2 Dispositions transitoires</p> <p>Art. 42 Bilan de l'impact de la loi Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi, et notamment son impact sur le revenu des chauffeurs de taxis et de VTC deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>
<p>Section 2 Dispositions transitoires</p> <p>Art. 42 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants 1 Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi. 2 Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une</p>		<p>Art. 43 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants 1 Tout titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant se voit délivrer la carte professionnelle au sens de la présente loi, cas échéant avec la mention correspondant à la profession de chauffeur de taxi. 2 Si l'activité du chauffeur est suspendue de manière provisoire lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, notamment au motif d'un retrait provisoire de son permis de conduire, il ne perd pas le droit à se voir délivrer la carte professionnelle de chauffeur.</p>

<p>Loi</p> <p>entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique.</p>		<p>³ Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'une entreprise de taxis ou de voitures de transport avec chauffeur, quelle que soit sa forme juridique.</p>
<p>Art. 43 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines</p> <p>Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi.</p>		<p>Art. 44 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines</p> <p>Tout titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession à la tête d'une entreprise est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 8 de la présente loi.</p>
<p>Art. 44 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis</p> <p>Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 9 de la présente loi.</p>		<p>Art. 45 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis</p> <p>Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service public, respectivement de taxis privés au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective son activité est réputé avoir rempli son obligation d'annonce au sens de l'article 9 de la présente loi.</p>
<p>Art. 45 Permis de service public</p> <p>¹ Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis.</p> <p>² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1^{er} juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation</p>		<p>Art. 46 Permis de service public</p> <p>¹ Les titulaires de permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voient délivrer un nombre correspondant d'autorisations d'usage accru du domaine public au sens de la présente loi, et conservent la titularité de leurs numéros d'immatriculation, pour autant qu'ils poursuivent leur activité de chauffeur de taxi, respectivement d'entreprise proposant un service de taxis.</p> <p>² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, délivrée avant le 1^{er} juin 2015, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession peut demander une autorisation</p>

<p>Loi</p> <p>d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur.</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périmé 8 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p>	<p>d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10, dans un délai de 6 mois après son entrée en vigueur.</p> <p>³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département.</p> <p>⁴ La perception du montant compensatoire aux conditions de l'alinéa 3 nécessite de la part du requérant le dépôt d'une demande écrite auprès du département, au plus tard dans les 3 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, sous peine de péremption. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Le paiement du montant compensatoire s'opère dans un délai de 12 mois suivant la date du dépôt de la requête.</p>
<p>Art. 46 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public</p> <p>¹ Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.</p> <p>² La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.</p> <p>³ La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession.</p> <p>⁴ La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du</p>	<p>Art. 47 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public</p> <p>¹ Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.</p> <p>² La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.</p> <p>³ La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession.</p> <p>⁴ La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du</p>

Secrétariat général du Grand Conseil

Loi		
montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxes et limousines, du 21 janvier 2005.		montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxes et limousines, du 21 janvier 2005.

Secrétariat général du Grand Conseil

Loi

UMBRICHT RECHTSANWÄLTE

Bahnhofstrasse 22, Postfach 2957, CH-8022 Zürich

T +41 44 213 63 63, F +41 44 213 63 99

attorneys@umbricht.ch, www.umbricht.ch

**Avis de droit**

Andreas Auer

Professeur ém. aux Universités de Zurich et de Genève, LL.M.

Conseil

La constitutionnalité du projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

à l'attention de

Monsieur Pierre Maudet, Chef du Département de la sécurité et de l'économie de la République et canton de Genève

Zurich, le 31 août 2015

Pour l'essentiel, le projet de loi, qui simplifie le régime des taxis en vigueur et qui comporte mainte innovation, est conforme aux droits et principes constitutionnels qui s'appliquent à la réglementation de la profession de taxi.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

Tableau

Introduction	3
I. Les droits et les principes constitutionnels en jeu	4
II. Le principe et les modalités de la limitation du nombre de taxis	7
III. Les différences et les similitudes entre taxis et VTC.....	12
IV. Les critères d'attribution des autorisations d'usage accru du domaine public.....	14
V. L'application de la loi aux diffuseurs de courses.....	17
Conclusion	19



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

Introduction

- 1 En date du 20 août 2015, le Chef du Département de la sécurité et de l'économie de la République et canton de Genève m'a demandé un avis de droit sur le projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 12 août 2015, dont un volet concerne la réglementation d'ensemble et l'autre les dispositions de nature fiscale (ci-après le projet).
- 2 Le présent avis rappelle dans un premier temps les droits et les principes constitutionnels qui sont en jeu (I). Il enchaîne avec ce qui constitue sans doute la question principale, à savoir le principe et les modalités de la limitation du nombre de taxis (II). Il examine ensuite les différences et ressemblances entre taxis et voitures de transport avec chauffeur (ci-après VTC) (III), pour se pencher ensuite sur les critères d'attribution des autorisations d'usage accru du domaine public (IV). Enfin, il s'agira de scruter la constitutionnalité de l'application de la loi aux diffuseurs de courses (V).
- 3 En revanche, les dispositions du projet qui ne soulèvent point d'interrogation sous l'angle de leur conformité au droit supérieur ne sont pas prises en considération dans cet avis. Tel est le cas notamment de la diminution du nombre d'autorisations (art. 5 et 10), des droits des taxis confédérés et étrangers de fournir certaines prestations dans le canton (art. 13 et 14), de l'accès des taxis et VTC à l'aéroport de Genève (art. 31), des mesures et sanctions administratives et pénales (art. 33 à 38) ainsi que des dispositions finales et transitoires (art. 39 à 46).
- 4 Comme j'ai eu l'occasion, il y a un an à peine, d'établir un tour d'horizon des questions d'ordre constitutionnel que la réglementation de la profession de taxis soulève de nos jours dans le canton de Genève et ailleurs¹, je me permettrai d'en reprendre certains passages sans craindre de commettre un plagiat.

¹ ANDREAS AUER, Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif, in: Jusletter du 15 septembre 2014.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

I. Les droits et les principes constitutionnels en jeu

- 5 Il ne s'agit pas de reproduire dans tous les détails le cheminement de la jurisprudence du Tribunal fédéral dans le domaine des taxis, à Genève ou ailleurs. En revanche, un bref rappel des droits et des principes constitutionnels et législatifs qui s'appliquent à ce domaine s'impose, ne serait-ce que pour compenser la rareté et le caractère sommaire des commentaires et études de doctrine².
- 6 *Le maintien de l'ordre public*, soit de la sécurité, de la tranquillité, de la santé et de la moralité publiques, ainsi que de la bonne foi dans les affaires, compte parmi les tâches essentielles de l'Etat, garantissant ce que Jean-François Aubert a appelé « le minimum indispensable à la coexistence des habitants du pays »³. La prévention des dangers qui menacent et la répression des actes qui violent l'ordre public sont principalement de la responsabilité de la police, mais aussi du législateur, qui se doit de définir le cadre et de marquer les limites de l'activité de celle-ci⁴.
- 7 *L'intérêt public* constitue un principe directeur de toute activité étatique (art. 5 al. 2 Cst.) et une limite aux restrictions des libertés (art. 36 al. 2 Cst.). La notion d'intérêt public prolonge et élargit celle de l'ordre public, y ajoutant toute sorte de finalités sociales, culturelles, historiques, scientifiques ou écologiques que le législateur juge utiles et nécessaires de poursuivre⁵. Sa détermination est essentiellement un acte politique, sous le regard prudent et retenu du juge⁶.
- 8 *La garantie de la liberté économique* comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée et son libre exercice (art. 27 Cst.). La liberté économique englobe et protège toute activité économique

² Rare exception JOHANNES REICH, *Verfassungs- und verwaltungsrechtliche Rahmenbedingungen der Regulierung des Taxigewerbes*, in : Jusletter du 18 juillet 2011 ; plus sommaire, THIERRY TANQUEREL, *Le service public des transports*, in : Tanquerel/Bellanger (Ed.), *Le service public*, Genève 2006 221, 226 ; MICHEL HOTTELIER, *La réglementation du domaine public à Genève*, SJ 2002 II 123, 140/141.

³ JEAN-FRANÇOIS AUBERT, *Les droits fondamentaux dans la jurisprudence du Tribunal fédéral suisse : essai de synthèse*, in : *Festschrift für Werner Kägi*, Zürich 1979 22 ; dans le même sens TSCHANNEN/ZIMMERLI/MÜLLER, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 3. Aufl., Bern 2009 496.

⁴ MOOR/FLÜCKIGER/MARTENET, *Droit administratif*, vol. I, 3e éd., Bern 2012 766-770 ; MARKUS H.F. MOHLER, *Grundzüge des Polizeirechts in der Schweiz*, Basel 2012 14—20 ; WIEDERKEHR/RICHLI, *Praxis des allgemeinen Verwaltungsrechts*, Band I, Bern 2012 685-689 ; ATF 136 I 87, 93.

⁵ AUER/MALINVERNI/HOTTELIER, *Droit constitutionnel suisse*, vol. II *Les droits fondamentaux*, 3e éd. Bern 2013 N 223.

⁶ ATF 138 I 378, 393 ; MOOR/FLÜCKIGER/MARTENET (note 4) 755-766.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

exercée à titre indépendant ou dépendant (commerce, industrie, artisanat, agriculture, prestation de services et publicité), pourvu qu'elle soit accomplie par des particuliers, en vertu du droit privé, peu importe qu'elle soit professionnelle ou accessoire⁷. Les professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise de taxis peuvent se prévaloir de la liberté économique⁸.

- 9 *La garantie du principe de la liberté économique* (art. 94 al. 1 Cst.) exprime le choix du constituant en faveur d'un système économique libéral, ancré sur la libre entreprise et la concurrence, soit d'un ordre économique fondé sur le marché (*marktwirtschaftliche Ordnung*), dans lequel l'Etat reconnaît que l'économie relève principalement de la société civile et s'abstient de prendre des mesures dites de politique économique, soit celles « qui ont pour but d'entraver la libre concurrence, d'avantager certaines entreprises ou certaines formes d'entreprises, et qui tendent à diriger la vie économique selon un plan déterminé ». De façon générale, l'existence de « clauses du besoin » (*Bedürfnisklauseln*) est considérée comme étant suspecte au regard de l'art. 94 Cst., voire est *prima facie* présumée poursuivre un but de politique économique contraire au principe de la liberté économique⁹.
- 10 *La création d'un espace économique suisse unique* (art. 95 al. 2 Cst.) représente le volet fédératif de la liberté économique, conférant à la Confédération un mandat constitutionnel d'établir un marché commun, unique et unifié en Suisse¹⁰. Après avoir longtemps négligé cette tâche, elle a franchi un pas important en adoptant la loi sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995 (LMI)¹¹, qui garantit à toute personne ayant son siège ou son établissement en Suisse l'accès libre et non discriminatoire au marché afin qu'elle puisse exercer une activité lucrative sur tout le territoire suisse (art. 1). Révisée en 2005, la LMI consacre notamment le principe de l'équivalence des réglementations cantonales ou communales sur l'accès au marché (art. 2 al. 5)¹².

⁷ AUER/MALINVERNI/HOTTELIER (note 5) N 945-955 ; ATF 140 I 218, 229.

⁸ ATF 92 I 100, 102.

⁹ ATF 140 I 218, 229.

¹⁰ ANDREAS AUER/VINCENT MARTENET, La loi sur le marché intérieur face au mandat constitutionnel de créer un espace économique unique, Droit et politique de la concurrence, 2004/1 277-214.

¹¹ RS 943.02.

¹² FF 2005 421, 440.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

- 11 *Le principe de l'égalité de traitement entre concurrents* est implicitement garanti par l'art. 27 Cst. Depuis que le Tribunal fédéral lui a reconnu une portée indépendante du principe général d'égalité, dans un important arrêt concernant les taxis¹³, ce principe protège les opérateurs économiques contre des distinctions étatiques qui reposent sur un fondement objectif, mais qui favorisent ou défavorisent l'accès au marché des concurrents directs, soit des « personnes appartenant à une même branche économique qui s'adressent au même public avec des offres identiques pour satisfaire le même besoin »¹⁴. Cette protection accrue s'applique notamment dans le domaine de l'utilisation du domaine public. L'égalité entre concurrents directs n'est pas absolue et autorise des différences, qui doivent cependant répondre à des critères objectifs et se réduire au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi¹⁵.
- 12 *Le principe de la proportionnalité* (art. 5 al. 2 Cst.) est le principe directeur de tout ordre juridique et de toute société qui se soucient de liberté¹⁶, tout en limitant les restrictions aux libertés (art. 36 al. 2 Cst.). Selon la jurisprudence et la doctrine, il comporte trois volets complémentaires, à savoir la règle de l'aptitude, celle de la nécessité et celle de la proportionnalité au sens étroit. La première veut que la mesure choisie par l'autorité soit à même d'atteindre le but visé. La seconde introduit un élément de comparaison, excluant la mesure retenue s'il en existe une autre, moins incisive, qui permette d'atteindre le même but. La troisième exige enfin que, dans la pesée des intérêts en présence, le résultat escompté de la mesure du point de vue de l'intérêt public l'emporte sur ses effets concrets sur les droits et la situation des personnes en cause¹⁷. Dans le champ d'application de la LMI, le législateur a tenu à concrétiser les exigences de la proportionnalité (art. 3 al. 1).

¹³ ATF 121 I 129, 135 : une loi zurichoise instituant une redevance fiscale plus légère pour les taxis qui disposent d'une liaison radio que pour les autres viole le principe de l'égalité entre concurrents.

¹⁴ ATF 125 II 129, 149.

¹⁵ ATF 132 I 97, 100; AUER/MALINVERNI/HOTTELIER (note 5) N 993.

¹⁶ MARKUS MÜLLER, *Verhältnismässigkeit: Gedanken zu einem Zauberwürfel*, Bern 2013 107.

¹⁷ ATF 137 I 167, 175 ; AUER/MALINVERNI/HOTTELIER (note 5) N 226-237.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

II. Le principe et les modalités de la limitation du nombre de taxis

- 13 Le projet opère une distinction entre les « taxis » et les « voitures de transport avec chauffeur » :
- 14 Les « taxis » effectuent le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération (art. 4 lit. a). Ils sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public (art. 10 al. 1), qui est valable pour six ans (art. 12 al. 1) et renouvelable. Ils arborent une enseigne lumineuse « taxi » sur le toit (art. 20 al. 1 lit. b) et sont soumis à une taxe annuelle ne dépassant pas 1400 F par véhicule (art. 11A al. 1). Leurs chauffeurs doivent passer un examen (art. 6) et sont rémunérés selon un tarif officiel (art. 18 al. 1 à 5). Ils doivent en principe accepter toutes les courses ainsi que tout moyen de paiement usuel (art. 21 al. 2 et 3). Le nombre des taxis est limité (art. 10 al. 2). Ils regrouperont en principe l'ensemble des « taxis de service public » et des « taxis de service privé » de la loi sur les taxis et les limousines, du 21 janvier 2005 (art. 45 al. 1 et 2).
- 15 Les « voitures de transport avec chauffeur » (ci-après VCT) n'ont pas, sauf cas exceptionnel, de droit à un usage accru du domaine public (art. 22 al. 3). Elles ne peuvent effectuer que des courses sur commande ou réservation préalable (art. 22 al. 1) et portent des numéros d'immatriculation qui leur sont spécialement dédiés ; elles ne doivent pas comporter de caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis (art. 23 al. 1). Leurs chauffeurs sont exempts d'un examen spécifique et sont rémunérés soit selon ce qui est convenu à l'avance par les parties, soit selon un tarif officiel (art. 18 al. 7). Le nombre des VTC n'est pas limité, sauf lorsque le Conseil d'Etat en décide ainsi, à titre provisoire, pour des motifs de police liés à l'ordre public (art. 23 al. 3).
- 16 L'arrêt ASPASA du 21 octobre 1953¹⁸ portait sur la constitutionnalité du Règlement genevois concernant le service des taxis du 17 mars 1953, qui limitait le nombre de taxis autorisés à stationner sur la voie publique et interdisait à tous les autres véhicules d'être équipés d'un taximètre et d'être désignés sous le nom de « taxi ». Le Tribunal fédéral a jugé i) que l'Etat peut soumettre à autorisation le droit de faire stationner

¹⁸ ATF 79 I 334.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

des taxis dans des rues et sur des places, sans violer la liberté économique et le principe d'égalité, ii) qu'il peut limiter le nombre des taxis de place en tenant compte des exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public, iii) que la profession des taxis dans son ensemble peut faire l'objet d'une réglementation qui doit garantir le respect de l'ordre public, iv) que l'Etat en revanche ne saurait empêcher que des tiers fassent concurrence aux chauffeurs de taxis avec permis de stationnement et soumettre la profession dans son ensemble à un *numerus clausus* déterminé par les besoins du public et v) que l'interdiction de l'emploi d'un taximètre et de l'utilisation du mot « taxi » à ceux qui n'ont pas le droit de stationner sur la voie publique est disproportionnée et doit être annulée pour violation de la liberté économique. Cette jurisprudence a été maintes fois confirmée et considérablement affirmée¹⁹.

- 17 Il en résulte, pour l'Etat, un choix apparemment simple. Ou bien il permet à tous les taxis d'accéder aux stations situées sur le domaine public, auquel cas il ne peut pas en limiter le nombre, ou bien il fixe un quota de permis de stationnement, auquel cas il doit reconnaître et instituer une seconde catégorie de taxis, privée du droit d'accès au domaine public et exempte de toute limitation quantitative. L'existence de deux catégories de taxis est donc un corollaire de la limitation du nombre des permis de stationnement, et inversement, l'interdiction de limiter le nombre des taxis est une conséquence de l'existence d'une seule catégorie de taxis. Il s'agit là d'une particularité du droit suisse en la matière, due à l'accommodement, pas toujours aisé, du régime des taxis et de l'usage accru du domaine public qui en résulte avec la liberté économique.
- 18 A première vue, l'on pourrait être tenté de voir en le projet de 2015 une copie légèrement revue du règlement de 1953 et d'appliquer au premier les considérations que le Tribunal fédéral a réservées au second. Dans les deux cas, en effet, l'Etat interdit aux

¹⁹ Arrêt du Tribunal fédéral 2P.118/2005 du 8 décembre 2005 consid. 3.5 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_71/2007 du 9 octobre 2007 consid. 5 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011 consid. 7 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_519/2013 du 2 septembre 2013 consid. 6.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

voitures autres que les taxis d'utiliser le mot « taxi » ; en 1953 comme en 2015, il tente de justifier cette interdiction par le souci d'éviter toute confusion entre taxis et autres voitures.

- 19 A regarder de plus près cependant, le règlement de 1953 et le projet de 2015 peuvent et doivent être distingués et par conséquent traités de façon différente, d'une part en raison des différences normatives qui les caractérisent, d'autre part en fonction de l'évolution des attentes du public et des techniques de communication en la matière.
- 20 S'agissant des différences normatives, il faut rappeler que le législateur de 1953 avait tout simplement refusé de réglementer et de contrôler les taxis autres que les taxis officiels, ce qui permettait au Tribunal fédéral de relever que l'Etat s'opposait en fait à leur activité, pourtant protégée par la liberté économique. L'auteur du projet de 2015 en revanche réserve explicitement plusieurs dispositions aux VCT, notamment concernant la carte professionnelle (art. 5), les obligations générales des chauffeurs (art. 17), les types de courses (art. 22 al. 1), le prix des courses (art. 18 al. 7), les immatriculations (art. 23 al. 1), les moyens de paiement (art. 24), etc. Les mesures prises par les agents de la force publique (art. 36), les sanctions administratives (art. 37) et pénales (art. 38) peuvent leur être appliquées au même titre qu'aux taxis. On peut ajouter que l'interdiction des taximètres de 1953 pour les taxis non officiels ne se retrouve pas dans le projet de 2015, qui admet que les VTC puissent être dotés d'un tel instrument (art. 18 al. 1).
- 21 Pour ce qui est des attentes du public et de l'évolution des techniques de communication, il suffit de relever que les services de transport professionnel de personnes en 2015 ont fort peu en commun avec le service de taxi connu au milieu du siècle dernier. La généralisation de l'emploi d'ordinateurs personnels et de Smartphones, l'expansion rapide des plateformes de mise en relation par Internet, la mobilité accrue de la population et le développement des services privés de covoiturage font que le public a tendance à cesser d'identifier « taxi » et « transport de personnes d'un lieu à l'autre contre rémunération ». Il sait qu'il y a des taxis, mais il sait aussi qu'il n'y a pas que les taxis qui assurent le service qui est en cause. Quant aux chauffeurs et entreprises concernés, ils ont eu l'occasion de faire l'expérience que leur profession peut



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

être exercée et leur business conduit avec un certain succès sans recourir nécessairement à l'enseigne « taxi ». L'évolution, au surplus, aura tendance à s'emballer, tant il est vrai que les services offerts par des sociétés comme Uber se multiplient et se diversifient pour ainsi dire de jour en jour : UberX, UberBlack, UberBusiness, Uber-Pop, etc. On ne peut donc souscrire aujourd'hui à l'affirmation du Tribunal fédéral en 1953, selon laquelle « dans le langage courant, le mot de « taxi » exprime la nature des services offerts et représente un moyen de publicité indispensable »²⁰.

- 22 Dans la perspective des auteurs du projet, la finalité de la nouvelle distinction entre les taxis et les VTC pourrait se résumer en trois mots : simplification, libéralisme et fermeté. Le souci de simplification commande de mettre fin à la division, traditionnelle à Genève, en deux catégories de taxis aux statuts différents – les taxis jaunes et les taxis bleus, les taxis de service public et les taxis de service privé – source de tension dont les chauffeurs, les autorités et surtout les consommateurs font régulièrement les frais. Le libéralisme est une exigence découlant de la Constitution fédérale, qui empêche l'Etat de soumettre la profession dans son ensemble à un *numerus clausus* déterminé par les besoins du public. La fermeté enfin réside dans la volonté politique de contenir le phénomène Uber en tentant de l'inclure dans la réglementation de la profession.
- 23 Les moyens retenus par le projet pour atteindre ces buts pourraient être décrits par trois verbes: regrouper, distinguer et intégrer. Regrouper les taxis de service public et de service privé en une seule catégorie de taxis; distinguer clairement les taxis et les VTC; intégrer les chauffeurs Uber dans la deuxième catégorie.
- 24 C'est dans ce contexte qu'il convient d'examiner si la distinction opérée par le projet entre les taxis et les VTC est conforme aux exigences découlant des principes de proportionnalité et d'égalité, qui avaient déjà guidés le Tribunal fédéral dans l'arrêt ASPASA.
- 25 Sous l'angle de l'aptitude – qui veut que le moyen choisi puisse atteindre le but visé – un triple point d'interrogation s'impose. Car le vaste chamboulement provoqué par le projet repose sur plusieurs paris, qui sont aussi ambitieux qu'incertains: que

²⁰ ATF 79 I 334, 341.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

l'augmentation considérable du nombre de taxis ayant droit à un usage accru du domaine public, résultant du regroupement des taxis jaunes et bleus, puisse être digérée tant par la branche que par les usagers dans le respect de l'ordre public ; que la distinction entre les taxis et les VTC permette de maintenir en vie une profession qui est profondément bouleversée, mais toujours protégée par la liberté économique ; qu'enfin le phénomène Uber, par essence dynamique et transfrontalier, puisse faire l'objet d'une réglementation qui ait des chances raisonnables d'être appliquée et respectée.

- 26 Sous l'angle de la nécessité – qui veut qu'il n'y ait pas de moyens moins restrictifs de liberté permettant d'atteindre le même but – on peut noter que le projet ne contient pour ainsi dire que trois restrictions à la liberté économique, à savoir l'interdiction, pour les VTC, de porter l'enseigne « taxi », leur obligation de n'effectuer que des courses sur commande et l'interdiction d'accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client. Pourrait-on atteindre les mêmes buts si l'on les supprimait ? Il est difficile d'y répondre. Le souci de distinguer les taxis ayant un accès privilégié au domaine public des autres formes de transport professionnel de personnes opte plutôt en faveur de la restriction, tout comme celui de ménager la susceptibilité bien connue des « milieux de taxis » genevois. La relative indifférence du public contemporain quant à la dénomination du véhicule qui le conduit à destination semble plutôt s'y opposer, tout comme le fait indéniable que des taxis lausannois, bernois ou français par exemple pourront circuler à Genève, sous couvert de la LMI ou de l'ALCP, sans être des « taxis » genevois.
- 27 Sous l'angle de la proportionnalité au sens restreint – qui veut que, dans la pesée des intérêts en présence, le résultat escompté de la mesure du point de vue de l'intérêt public ait plus de poids que les effets négatifs sur les droits des personnes concernées – la cause paraît entendue. Car le projet, tout en interdisant aux VCT de s'appeler « taxi », allège considérablement la situation juridique de cette catégorie de chauffeurs, notamment en les dispensant d'un examen et en leur permettant de choisir librement la méthode de fixation du prix des courses. Dans la balance, le poids de l'intérêt public poursuivi et des intérêts privés positifs semble l'emporter confortablement sur les quelques intérêts privés négatifs que comporte le projet.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

28 J'en arrive ainsi à la conclusion qu'en distinguant les taxis, dont le nombre est limité, des VCT, dont la fonction est équivalente et le nombre pas limité, le projet ne porte atteinte ni à la liberté économique, ni au principe de la proportionnalité tels que la jurisprudence les applique à la profession de taxi depuis l'arrêt ASPASA, soit depuis six décennies.

III. Les différences et les similitudes entre taxis et VTC

29 S'il est loisible aux collectivités publiques de créer deux catégories distinctes de taxis, l'une avec et l'autre sans permis de stationnement, si elles peuvent compenser les privilèges accordés aux chauffeurs de la première catégorie par des obligations spécifiques, notamment le paiement d'une taxe et l'obligation d'accepter toutes les courses, et prendre des mesures pour que le public ne les confonde pas, il ne faut pas que les différences de droits et d'obligations soient telles que les principes de la proportionnalité et de l'égalité de traitement entre concurrents soient violés²¹.

30 Dans la perspective des VTC, on peut établir comme règle de base que seules se justifient les distinctions qui s'imposent pour un motif fondé sur l'usage accru du domaine public et dont le respect peut être aisément et efficacement contrôlé. Si en revanche une distinction entre les taxis et les VTC a pour but principal de décourager par toute sorte d'inconvénients et de charges les chauffeurs et entreprises des VTC d'assurer leur service, au point de les encourager à délaisser leur profession, qui est pourtant prévue par la loi, et donc de fausser le jeu de la concurrence dont l'essence doit subsister entre les deux, elle ne résiste pas au grief de l'inégalité de traitement.

31 A l'inverse, si la contrepartie du droit de stationnement s'avère trop lourde, en termes d'obligations à remplir ou de taxes à payer ou de toute autre charge spécifique, le but de la distinction, qui est d'assurer un service public, risque de ne pas pouvoir être

²¹ C'est ainsi que, dans un arrêt du 16 octobre 2007, le Tribunal administratif du canton de Genève a jugé que, puisque la loi de 2005 imposait à tous les taxis avec permis de stationnement une couleur jaune, qui permettait de les distinguer des taxis de service privé, il n'était pas nécessaire, et donc disproportionné, d'interdire à ces derniers d'apposer un enseigne lumineuse sur le toit (ATA/536/2007).



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

atteint, les chauffeurs et les entreprises préférant se consacrer au service VTC, moins contraignant. L'égalité de traitement, en d'autres termes, peut être violée dans les deux sens.

- 32 A ce sujet, les ressemblances entre les taxis et les VTC sont nombreuses et concernent des aspects centraux de leur activité. Taxis et VTC sont mis sur un pied d'égalité notamment en ce qui concerne leur fonction, qui est d'effectuer le transport professionnel de personnes et de biens contre rémunération (art. 4 lit. a et b), la carte professionnelle comme condition de base de l'exercice de la profession (art. 5), l'obligation de s'annoncer des entreprises (art. 8), les droits et les obligations des chauffeurs (art. 15 à 18) et des exploitants d'entreprises (art. 25/26), l'obligation d'accepter tous les moyens de paiement usuels (art. 21 al. 3 et 24 al. 1) ainsi que les mesures et les sanctions (art. 33 à 38).
- 33 Les différences ne sont pas négligeables pour autant. Côté droits, seuls les taxis bénéficient de l'usage accru du domaine public (art. 10 et 19 al. 1), peuvent se faire héliquer dans la rue (art. 19 al. 2) et ont une enseigne lumineuse « taxi » fixée sur le toit de la voiture (art. 20 al. 1 lit. b). En contrepartie, les chauffeurs de taxis seuls doivent passer un examen (art. 6), s'acquitter d'une taxe annuelle (art. 11A), accepter toutes les courses (art. 21 al. 2) et doter leurs véhicules d'un équipement particulier (art. 20).
- 34 Dans l'ensemble, l'équilibre entre les droits et les obligations des uns et des autres paraît judicieux et devrait permettre une coexistence relativement harmonieuse des deux piliers du transport professionnel de personnes que sont les taxis et les VTC.
- 35 Le seul point à constitutionnalité douteuse me paraît être l'interdiction des VTC d'accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client (art. 22 al. 2). Elle n'est en effet pas nécessaire pour réglementer l'usage accru du domaine public, elle a pour effet de privilégier indûment les taxis, elle ne correspond pas à un besoin du public et partant ne s'accorde guère avec la liberté économique²². Au surplus, étant difficile, sinon impossible à contrôler avec un minimum d'efficacité, elle se heurte au principe de proportionnalité. S'y ajoute que les offreurs confédérés peuvent se faire héliquer lors de la course de retour si le lieu de destination se trouve en dehors du can-

²² Dans le même sens REICH (note 2) N 31.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

ton (art. 13 al. 1), de sorte que refuser cette faculté aux VTC sur place ne s'accorde pas avec le principe d'égalité. Au surplus, la constitutionnalité de la limitation quantitative du nombre des taxis dépend dans une large mesure de l'équivalence relative des droits et des obligations des taxis et des VTC, mis à part l'usage accru du domaine public et le paiement de la taxe annuelle. L'interdiction des VTC de se faire héler s'approche ainsi dangereusement d'une mesure de politique économique, destinée à protéger les taxis de la concurrence.

IV. Les critères d'attribution des autorisations d'usage accru du domaine public

- 36 La liberté économique et la LMI exigent, selon le Tribunal fédéral, la mise en place d'un système de distribution des autorisations qui soit cohérent, transparent et fondé sur des motifs objectifs, sous peine d'ouvrir la porte à l'arbitraire²³. Aux termes de l'article 2 al. 7 LMI, « la transmission de l'exploitation d'un monopole cantonal ou communal à des entreprises privées doit faire l'objet d'un appel d'offres et ne peut discriminer des personnes ayant leur établissement ou leur siège en Suisse ». Selon la pratique de la Commission de la concurrence, l'obligation de procéder par appel d'offre ne s'applique pas seulement à la transmission de l'exploitation d'un monopole de droit, mais aussi à celle d'un monopole de fait²⁴. Il s'ensuit que, dans cette perspective, les permis conférant un droit de stationnement sur la voie publique doivent être limités dans le temps et que leur octroi ainsi que leur renouvellement doivent en principe faire l'objet d'un appel d'offres²⁵.
- 37 Pour ce qui est de la première exigence, le projet limite la validité de l'autorisation d'usage accru du domaine public à six ans (art. 12 al. 1). Il s'agit là d'une importante innovation qui met le droit genevois en la matière – enfin – en harmonie avec la liberté économique.

²³ ATF 2P_B/2006 consid. 2.4.

²⁴ Avis de la Commission de concurrence du 22 février 2010, in : Droit et politique de la concurrence 2011/2 345, N 26.

²⁵ AUER (note 1) N 72.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

- 38 En revanche, le projet ne retient pas le principe de l'appel d'offres pour l'attribution et le renouvellement des autorisations en nombre limité. Il se contente de stipuler que les autorisations sont attribuées sur requête (art. 11 al. 1), renvoyant au Conseil d'Etat la tâche de déterminer les modalités d'attribution et entourant cette délégation de cautions reprenant les exigences posées par la jurisprudence : des critères objectifs, un système cohérent, transparent et non discriminatoire et un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique (art. 11 al. 3).
- 39 Ce choix peut s'appuyer à la fois sur un motif de principe lié à la finalité de la législation sur les marchés publics et sur une raison d'ordre pratique :
- 40 Pour ce qui est du principe, il faut rappeler que l'institution de l'appel d'offres marque l'ouverture d'une procédure de marché public par laquelle la collectivité publique entend acquérir d'un partenaire privé une prestation déterminée aux conditions les plus avantageuses, dans le respect du principe de non-discrimination²⁶. La notion de marché public se rapporte à un ensemble des contrats relevant du droit privé, passés par les pouvoirs publics avec des soumissionnaires privés et portant sur l'acquisition de fournitures de constructions ou de services. Le Tribunal fédéral a jugé en 1999 que l'octroi du monopole d'affichage publicitaire sur le domaine public ne rentrait pas dans cette définition, car au lieu d'acquérir une prestation, la collectivité publique « vendait » le droit d'utiliser le domaine public à des fins commerciales moyennant une redevance et diverses prestations annexes²⁷. Les juges ont confirmé cette approche en 2009²⁸.
- 41 Sans entrer dans le détail, l'attribution de l'autorisation d'usage accru du domaine public à un nombre limité de taxis ressemble à bien des égards à l'octroi du monopole d'affichage public. Ici aussi, l'Etat n'intervient pas comme « demandeur » ou « acquéreur » de prestations, mais se trouve dans la position d'un « offreur », attribuant le

²⁶ ETIENNE POLTIER, *Droit des marchés publics*, Berne 2014 176.

²⁷ ATF 125 I 209, 213.

²⁸ ATF 135 II 49, 57



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

droit à un usage accru du domaine public à des personnes physiques ou morales, contre paiement d'une taxe annuelle et le respect d'un certain nombre d'obligations spécifiques. Il n'est donc pas certain que l'exigence de l'appel d'offres, formulée de façon abstraite par Commission de la concurrence, soit conforme à cette jurisprudence.

- 42 La raison d'ordre pratique réside dans la difficulté de délivrer, lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, les quelque 1200 autorisations d'usage accru du domaine public, et de les renouveler au terme de leur validité, par un appel d'offres, avec tout ce que cette institution comporte comme lourdeur administrative (définition des critères, évaluation des candidats), temporelle (délais), financière (coût des procédures) et judiciaire (voies de recours).
- 43 Notons enfin qu'en droit positif suisse, seule la Ville de Lucerne attribue les autorisations d'exploiter un taxi (*Betriebsbewilligungen*) par un appel d'offres, pour la première fois en 2016²⁹. Or, autant le recours à la procédure d'appel d'offres n'est pas en soi une garantie que l'attribution des autorisations respecte les exigences contradictoires liées à la stabilité des autorisations et à l'ouverture du marché, autant un système autre que l'appel d'offres peut être à même de réaliser cet équilibre délicat.
- 44 Le pari entrepris par l'auteur du projet est de charger le gouvernement de prévoir un système d'attribution et de renouvellement des autorisations qui soit à la fois praticable et équitable.
- 45 Lors de l'entrée en vigueur de la loi, les détenteurs actuels du droit d'usage accru du domaine public ainsi que les titulaires d'une autorisation d'exploiter un taxi de service privé jouissent d'une espèce de droit acquis à l'autorisation (art. 45 al. 1 et 2). Pour les requérants nouveaux, le système de l'inscription sur une liste d'attente paraît approprié, étant entendu que le Conseil d'Etat veillera à ce qu'il reste un certain nombre de places dans le contingentement et que celles-ci soient attribuées selon des critères objectifs, notamment en donnant une chance raisonnable aux candidats extérieurs.

²⁹ Stadt Luzern, Reglement über das Taxiwesen vom 25 September 2014, Art. 5.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

- 46 Lors du renouvellement des autorisations qui interviendra au terme de leur validité, il ne pourra plus être question d'un quasi-droit acquis au renouvellement pour l'ensemble des détenteurs. En revanche, l'on pourrait songer à leur reconnaître une sorte de priorité relative, soumise à l'absence de facteurs individuels négatifs et à la garantie d'une large diversification exigée par la jurisprudence. Les modalités y relatives pourront faire l'objet d'un règlement qui devra être édicté avant l'expiration du délai de validité des autorisations (six ans).

V. L'application de la loi aux diffuseurs de courses

- 47 L'un des axes du projet est de tenter d'inclure dans la réglementation ce qu'il est permis d'appeler le phénomène Uber, à savoir les serveurs de taxis sous forme d'applications Internet, accessibles par Smartphone, tablette ou poste fixe, reliées à un réseau de chauffeurs. Il le fait en créant et en définissant la notion de « diffuseurs de courses » (art. 4d) et en faisant entrer dans le champ d'application de la loi les intermédiaires entre les clients et les chauffeurs (art. 2b) qui comprennent à la fois les centrales d'appel traditionnelles et les applications Internet comme Uber et autres.
- 48 Les diffuseurs de courses sont obligés de s'annoncer auprès de l'autorité cantonale compétente (art. 9), ne sont pas autorisés à attribuer des courses à des chauffeurs qui ne disposent pas des autorisations exigées (art. 27) et se voient imposer un certain nombre d'obligations générales (art. 29) et la tenue d'un registre (art. 30). Le non-respect de ces obligations peut entraîner l'interdiction de poursuivre l'activité en question (art. 36-2). L'idée de base semble être de classer les services UberX et UberBlack dans la catégorie des VTC et de bannir le service UberPop, qui fait appel à des chauffeurs non professionnels avec des véhicules qui ne disposent pas nécessairement de l'équipement exigé.
- 49 Ce faisant, l'auteur du projet choisit une voie diamétralement opposée à celle retenue par le Conseil d'Etat zurichois. Le législateur zurichois n'entend pas réglementer le service VTC, sauf qu'il interdit aux taxis d'effectuer des courses sur commande dites libres en arborant l'enseigne de taxi. Les applications UberX et UberBlack ne se distinguant pas des services VTC, elles ne nécessitent donc pas de réglementation.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

Quant à UberPop, qui est offert à Zurich, le Conseil d'Etat est conscient que ces courses peuvent être effectuées par des chauffeurs non professionnels avec des véhicules qui n'ont pas l'équipement exigé. Mais il estime que les contrôles sont difficiles, que les transports occasionnels ne peuvent pas être réglementés par le canton et que les prestations de base garanties par la LMI s'appliquent d'office. Au surplus, selon le gouvernement, la protection du public peut être assurée par une information ciblée, ce qui ne nécessite pas de nouvelles dispositions législatives, d'autant moins que celles-ci se heurteraient à l'idée centrale de la liberté économique³⁰.

50 La réglementation prévue par le projet constitue une atteinte à la liberté économique des diffuseurs et des chauffeurs qui doit être examinée à l'aune des critères définis à l'art. 36 Cst. Comme il s'agit d'un projet de loi formelle, l'exigence de base légale est remplie d'office. Subsistent en revanche les autres questions : Quel est le but d'intérêt public poursuivi ? Les moyens choisis permettent-ils de l'atteindre ? Y a-t-il des moyens moins restrictifs qui permettent également d'y parvenir ? La nécessité de la réglementation l'emporte-t-elle sur le souci de préservation de la liberté ?

51 Sous l'angle de l'intérêt public, il est difficile de nier que le phénomène Uber a provoqué et provoque encore une sérieuse mise en danger de l'ordre public, particulièrement à Genève. Les manifestations des chauffeurs de taxis se succèdent, la violence n'est pas toujours évitée, des tribunaux ont été sollicités et l'opinion publique s'est largement saisie de la problématique, y compris d'ailleurs par des pétitions en faveur des services Uber. Il est vrai que ces troubles à l'ordre public sont causés le plus souvent, et souvent de façon dramatique, par les chauffeurs de taxis et leurs syndicats, qui apparaissent ainsi comme les perturbateurs de comportement (*Verhaltensstörer*) contre qui les mesures administratives doivent en principe être dirigées³¹. Mais on ne peut guère refuser à l'Etat, qui a certes pour responsabilité de sanctionner pareilles troubles, le droit de tenter de les éviter en soumettant le phénomène Uber à une certaine réglementation, notamment en interdisant indirectement le service UberPop.

³⁰ Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Vernehmlassungsvorlage zum Taxigesetz vom 23. April 2015 6-7.
³¹ Arrêt du Tribunal fédéral 1C_146/2011 du 29 novembre 2011; THIERRY TANQUEREL, Manuel de droit administratif, Genève 2011 191.



Canton de Genève ; projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 12 août 2015

Avis de droit

- 52 Sous l'angle de la proportionnalité, le doute est permis. Il est loin d'être garanti que les esprits échauffés des uns puissent être calmés, ni que le mépris de la loi par les autres puisse être banni par une simple obligation de s'annoncer, assortie de l'interdiction de confier des courses à des chauffeurs non agréés. Car les contrôles sont difficiles, l'évolution technologique est spectaculaire et le flux des sensibilités du public est imprévisible.
- 53 Il n'en reste pas moins que l'effet symbolique des mesures envisagées ne doit pas être négligé : L'Etat agit au lieu de réagir, il reconnaît le phénomène Uber plutôt que de l'interdire ou de l'ignorer, il offre un moyen à Uber de se conformer à la loi plutôt que d'en abuser. S'y ajoute que la restriction à la liberté que comportent l'obligation et l'interdiction précitées est fort légère, à tel point qu'il est difficile de concevoir une mesure moins restrictive, excepté l'absence de toute réglementation. Or, le choix entre l'abstentionnisme (la voie zurichoise) et l'interventionnisme (la voie genevoise) à l'égard du phénomène Uber est de nature essentiellement politique ; les principes constitutionnels ne s'opposent ni à l'un ni à l'autre. Doctrine et jurisprudence admettent en effet que la définition de ce qui relève de l'intérêt public au sens de l'art. 5 al. 2 Cst. relève en premier lieu du processus politique, donc du législateur³².

Conclusion

- 54 Pour l'essentiel, le projet de loi, qui simplifie le régime des taxis en vigueur et qui comporte mainte innovation, est conforme aux droits et principes constitutionnels qui s'appliquent à la réglementation de la profession de taxi.
- 55 Le doute émis à propos de l'interdiction, pour les VTC, d'accepter une course lorsqu'elles sont hélées dans la rue par un client (supra N. 35) porte, tout compte fait, sur un point relativement secondaire.

Andreas Auer

³² ATF 138 I 378, 393; AUER/MALINVERNI/HOTTELIER (note 5) N 223.

UMBRICHT RECHTSANWÄLTE

Bahnhofstrasse 22, Postfach 2957, CH-8022 Zürich

T +41 44 213 63 63, F +41 44 213 63 99

attorneys@umbricht.ch, www.umbricht.ch

**UMBRICHT****Avis de droit complémentaire**

Andreas Auer

Professeur ém. aux Universités de Genève et de Zurich

Conseil

Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur; statut des offreurs confédérés

Établi à l'attention de la

Commission des transports du Grand Conseil du canton et de la République de Genève

Zurich, le 16 octobre 2015

Le législateur genevois violerait la LMI s'il exigeait, de quelque manière que ce soit, que les offreurs de services de taxis confédérés obtiennent la carte professionnelle genevoise et réussissent l'examen de chauffeur de taxis genevois.

LTVTC et offreurs confédérés

Avis de droit complémentaire



I. La question

- 1 Le 26 août 2015, le Conseil d'Etat a déposé auprès du Grand Conseil le projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (PL 11709, ci-après le projet).
- 2 Aux termes des articles 5 et 6 du projet, l'exercice de la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève, en qualité d'indépendant ou d'employé, est soumis à l'obtention de la carte professionnelle de chauffeur, délivrée par le département à certaines conditions, notamment la réussite des examens y relatifs. Le domicile dans le canton ne figure pas parmi les conditions requises.
- 3 Selon l'art. 13 al. 1 du projet, « les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève ».
- 4 Par courriel du 12 octobre 2015, la Commission des transports du Grand Conseil m'a posé la question s'il était « possible de soumettre, dans une certaine mesure du moins, les chauffeurs confédérés aux obligations imposées aux chauffeurs genevois par les art. 5 et 6 du projet de loi 11709? ». Elle s'interroge en particulier « sur la différence de traitement entre chauffeurs genevois et confédérés et sur les différences qu'elle pourrait engendrer en termes de qualité de prestations (notamment en raison de la méconnaissance de la topographie genevoise) ».

II. La réponse

- 5 La création d'un espace économique suisse unique (art. 95 al. 2 Cst.) représente le volet fédératif de la liberté économique (art. 27 al. 1 Cst.), conférant à la Confédéra-



tion un mandat constitutionnel d'établir un marché commun, unique et unifié en Suisse¹. Après avoir longtemps négligé cette tâche, elle a franchi un pas important en adoptant la loi sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995 (LMI), révisée en 2005².

- 6 La LMI a pour but de garantir à toute personne ayant son siège ou son établissement en Suisse l'accès libre et non discriminatoire au marché afin qu'elle puisse exercer une activité lucrative sur tout le territoire suisse (art. 1). La liberté d'accès au marché confère à toute personne le droit d'offrir des marchandises, des services et des prestations de travail sur tout le territoire suisse pour autant que l'exercice de l'activité lucrative en question soit licite dans le canton ou la commune où elle a son siège ou son établissement (art. 2 al. 1). La Confédération, les cantons, les communes et les autres organes assumant des tâches publiques veillent à ce que leurs prescriptions et décisions concernant l'exercice d'activités lucratives garantissent les droits conférés par l'al. 1 (art. 2 al. 2). L'application des principes indiqués ci-dessus se fonde sur l'équivalence des réglementations cantonales ou communales sur l'accès au marché (art. 2 al. 5). La liberté d'accès au marché, que ce soit sous la forme des prestations fournies (art. 2 al. 3) ou de l'établissement (art. 2 al. 4), ne peut être restreinte qu'aux conditions strictes de l'art. 3, à savoir qu'elles s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux, qu'elles sont indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants et qu'elles répondent au principe de proportionnalité. Les certificats de capacité cantonaux ou reconnus au niveau cantonal et permettant d'exercer une activité lucrative sont valables sur tout le territoire suisse pour autant qu'ils ne fassent pas l'objet de restrictions au sens de l'art. 3 (art. 4 al. 1).
- 7 La profession de chauffeur taxi compte parmi les activités lucratives qui sont protégées par la liberté économique³ et qui peuvent donc se prévaloir de la liberté d'accès au marché⁴. Les autorisations d'exploitation et les permis de chauffeur délivrés dans un canton ou une commune permettent d'exercer la profession et d'assurer un service dans toute la Suisse, sans que cette permission doive être expressément prévue

¹ UHLMANN in Basler BV Kommentar, Basel 2015 Art. 95 N 8.

² RS 943.02

³ ATF 79 I 334.

⁴ ANDREAS AUER, Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif, Jusletter du 15 septembre 2014 *passim*.

LTVTC et offreurs confédérés

Avis de droit complémentaire



par une norme cantonale. L'exigence du domicile ou du siège dans la commune ou le canton constitue, selon la jurisprudence, un obstacle inadmissible à l'accès au marché (art. 3 al. 2 lit. c LMI)⁵.

8 Selon la recommandation de la Commission de la concurrence du 27 février 2012, qui figure d'ailleurs en toutes lettres dans l'exposé des motifs, « un service de taxi provenant d'une autre localité qui exerce légalement sa profession à son lieu de provenance, a le droit dans les autres communes de Suisse de:

- déposer des clients et de prendre en charge un nouveau client sur sa course de retour sur demande (prise en charge spontanée par ex. par signe de la main) dans la mesure où le lieu de destination du nouveau client se situe en dehors de la commune où a été pris en charge le client;
- transporter des clients sur commande (par ex. par commande par téléphone ou internet ou par une centrale de taxis) au lieu de son choix.

Pour les autres formes d'activités, les communes peuvent demander en principe que les taxis venant d'autres localités (taxis non-locaux) détiennent une autorisation supplémentaire pour exploiter des taxis (chauffeur de taxis ou licence d'exploitation d'entreprises de taxis) »⁶.

9 Il s'ensuit que l'art. 13 al. 1 du projet ne fait que reprendre les points essentiels de cette recommandation, qui découlent directement de la LMI et qui s'imposent à toutes les collectivités publiques. Même si elle est juridiquement sans portée directe, cette reprise se justifie dans un souci de clarification et de transparence, comme le Conseil d'Etat l'a d'ailleurs rappelé dans l'exposé des motifs. Il est sans doute utile que la législation genevoise sur les taxis puisse permettre à tous les chauffeurs concernés de prendre connaissance des droits que la LMI leur confère, et aux autorités de savoir qu'il leur appartient de faire en sorte que ces droits soient respectés.

⁵ 2P.191/2004 du 10 août 2005 consid. 6.5.

⁶ Empfehlung der Wettbewerbskommission vom 27. Februar 2012 betreffend Marktzugang für ortsfremde Taxidienste, in Droit et politique de la concurrence 2012/2 438 N 15.

- 10 Les prestations visées par l'art 13 al. 1 du projet sont, par définition, de nature occasionnelle. Il s'agit par exemple, pour un taxi lausannois ou neuchâtelois, de déposer un client à Genève et, le cas échéant, d'en embarquer un autre sur le chemin du retour. Pour ce qui est de l'exercice régulier de la profession dans le canton, le projet se réfère au droit à la reconnaissance des permis, découlant lui aussi de la LMI, charge le Conseil d'Etat d'en définir une procédure simple et gratuite (art. 13 al. 2) et rappelle, surtout, que l'obtention d'une autorisation d'usage accru du domaine public est dans cette hypothèse incontournable (art. 13 al. 3).
- 11 Dans cette perspective, la suggestion de la commission de requérir des chauffeurs de taxis confédérés, avant de pouvoir fournir la prestation occasionnelle en cause, qu'ils obtiennent une carte professionnelle genevoise, ce qui suppose la réussite de l'examen de chauffeur genevois, constitue à n'en pas douter une restriction la liberté d'accès au marché.
- 12 En tant que telle, elle n'est conforme à la LMI et à la liberté économique qu'aux conditions fixées à l'art. 3 al. 1 LMI, à savoir qu'elles s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux, qu'elles sont indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants et qu'elles répondent au principe de proportionnalité.
- 13 La première de ces conditions est remplie, puisque les chauffeurs domiciliés à Genève sont tenus d'obtenir la carte professionnelle et donc de réussir l'examen de chauffeur de taxi.
- 14 Pour ce qui est de la deuxième condition, à savoir le motif d'intérêt public prépondérant, la commission relève que le maintien de la qualité des prestations serait menacé par le fait que les offreurs confédérés méconnaissent la topographie genevoise. Ce motif n'est pas suffisant, et encore moins prépondérant. Comme le Tribunal fédéral a jugé dans une affaire zurichoise de 2011, une bonne connaissance des lieux est certes utile pour les courses de taxi à l'intérieur de la ville, mais elle n'est pas nécessaire pour celles ayant un autre lieu de destination⁷. Elle ne l'est pas non plus pour déposer en ville un passager venant d'un autre canton. Ce point illustre que, trop souvent, les mesures restrictives prétendument indispensables pour garantir l'ordre public

⁷ 2C_940/2010 du 17 mai 2011, consid. 5.

LTVTC et offreurs confédérés

Avis de droit complémentaire



dans l'exercice de la profession de taxi s'avèrent, à l'examen, être des obstacles cachés d'accès au marché et des entraves à la concurrence, au profit d'intérêts particuliers⁸.

- 15 Le principe de la proportionnalité, troisième condition, n'est pas respecté non plus. Exiger des offreurs confédérés qu'ils obtiennent la carte professionnelle genevoise pour déposer de temps à autre un passager dans le canton de Genève, est manifestement disproportionné et transformerait en son contraire la liberté d'accès au marché consacrée à l'art. 2 LMI.
- 16 La commission invoque encore le principe d'égalité, estimant que la différence de traitement entre chauffeurs genevois, soumis à l'obligation de la carte professionnelle et de l'examen, et chauffeurs confédérés, exempts de cette obligation, n'y serait pas conforme. Tel n'est pas le cas. Le principe d'équivalence des permis consacré par la LMI repose sur l'idée de base que celui qui remplit les conditions du permis dans le canton A est considéré comme remplissant celles du permis dans le canton B. L'art. 13 al. 1 du projet concrétise cette idée en précisant que seuls les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent bénéficier de cette règle. En d'autres termes, le législateur fédéral a créé une présomption selon laquelle les deux situations sont égales (art. 4 al. 1 LMI). Certes, la présomption est réfragable, en ce qu'un certificat peut ne répondre que partiellement aux exigences en vigueur au lieu de destination, auquel cas il appartient à l'intéressé d'apporter la preuve qu'il a acquis les connaissances requises d'une autre manière (art. 4 al. 2 LMI). Comme cette hypothèse est à écarter en l'espèce, le principe d'égalité n'est pas mis en cause par la règle posée à l'art. 13 al. 1 du projet.

⁸ Dans le même sens JOHANNES REICH, Verfassungs- und verwaltungsrechtliche Rahmenbedingungen der Regulierung des Taxigewerbes, Jusletter du 18 juillet 2011 N 25.

LTVTC et offreurs confédérés

Avis de droit complémentaire



III. La conclusion

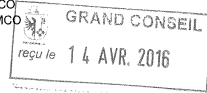
- 17 En réponse à la question posée, je conclus que le législateur violerait la LMI s'il exigeait, de quelque manière que ce soit, que les offreurs de services de taxis confédérés obtiennent la carte professionnelle genevoise et réussissent l'examen de chauffeur de taxis genevois.
-

Andreas Auer



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Wettbewerbskommission WEKO
Commission de la concurrence COMCO
Commissione della concorrenza COMCO
Competition Commission COMCO



CH-3003 Berne, COMCO

Recommandé

République et canton de Genève

Grand Conseil

A l'att. de M. Jean-Marc Guinchard, Président, et

Mme Maria Anna Hutter, Sautier

Rue de l'Hôtel-de-Ville 2

Case postale 3970

1211 Genève 3

Votre réf. : PL 11709 / PL 11710

Notre réf. : scg

N° direct : +41 58 465 38 12

Berne, le 13 avril 2016

611-0019 : Recommandation de la COMCO

Monsieur le Président,
Madame le Sautier,
Mesdames et Messieurs les députés,

Par la présente, nous vous transmettons la Recommandation du 4 avril 2016 de la Commission de la concurrence à l'attention du Grand Conseil et du Conseil d'État de la République et canton de Genève concernant le projet de Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC ; PL 11709 et PL 11710).

Pour toute question, M. Gaël Schaffter, collaborateur scientifique (058 465 38 12 ; gael.schaffter@weko.admin.ch), ou M. Nicolas Diebold, responsable du Centre de compétence Marché intérieur (058 463 21 43 ; nicolas.diebold@weko.admin.ch), se tiennent à votre disposition.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame le Sautier, Mesdames et Messieurs les députés, l'expression de notre parfaite considération.

COMMISSION DE LA CONCURRENCE

Prof. Dr Vincent Martenet
Président

Dr Rafael Corazza
Directeur

Annexe : ment.

Copie à : Conseil d'État, par son Président

Commission de la concurrence secrétariat
Hallwylstrasse 4, CH-3003 Berne
Tél. +41 58 462 20 40, Fax +41 58 462 20 53
comco@comco.admin.ch
www.comco.admin.ch



611-0019 : Recommandation à l'attention du Grand Conseil et du Conseil d'État de la Répu- blique et canton de Genève

concernant

le projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur
(LTVTC ; PL 11709 et PL 11710)

1	Contexte	2
1.1	Droit du marché intérieur	2
1.2	Droit cartellaire	2
1.3	Compétence de la Commission de la concurrence	3
2	Points problématiques du projet de Loi sur les taxis et les véhicules de transports avec chauffeur	3
2.1	Accès au marché genevois et reconnaissance des autorisations (art. 13)	3
2.1.1	Accès au marché sans autorisation pour les services de taxi	5
2.1.2	Procédure d'octroi d'une autorisation d'accès au marché conformément à la LMI	5
2.2	Concessions d'usage accru du domaine public (art. 6 al. 3, 10, 11 et 12 al. 2 let. b)	7
2.3	Obligation de tarif unique pour les abonnés d'un même diffuseur (art. 18 al. 6)	9
3	Recommandations	11

1 Contexte

1. La Commission de la concurrence (COMCO) a été rendue attentive au projet de Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (P-LTVTC)¹ que le Conseil d'État de la République et canton de Genève a remis à son parlement en date du 27 août 2015. En substance, le P-LTVTC introduit un nouveau paradigme réglementaire dans la mesure où il ne laisse subsister qu'une seule sorte de taxis (là où précédemment il y en avait deux), contingentée et bénéficiant d'un droit d'usage du domaine public, d'une part, et crée une catégorie nouvelle dite de « *véhicule de transport avec chauffeur* » ouverte à tous, d'autre part.

2. La COMCO et son Secrétariat sont chargés de veiller à l'exécution de la Loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les cartels et autres restrictions à la concurrence (Loi sur les cartels ; LCart ; RS 251) ainsi qu'au respect de la Loi fédérale du 6 octobre 1995 sur le marché intérieur (LMI ; RS 943.02) par la Confédération, les cantons et les communes.

1.1 Droit du marché intérieur

3. La LMI vise à créer un marché unique à l'échelle de la Suisse dans lequel les agents économiques puissent développer leur activité en étant le moins possible entravés par des obstacles cantonaux et communaux à l'accès au marché. Elle garantit à toute personne – physique ou morale – ayant son siège ou son établissement en Suisse l'accès libre et non discriminatoire au marché afin qu'elle puisse exercer une activité lucrative sur tout le territoire suisse (art. 1 al. 1 LMI).

4. Concrétisant l'article 1 al. 1 LMI, l'article 2 LMI définit les bases du principe du lieu de provenance, qui s'applique à l'activité économique par-delà les frontières intérieures et permet de justifier la création d'un établissement. Le principe du lieu de provenance se fonde sur la présomption légale d'équivalence des différentes réglementations cantonales et communales régissant l'accès au marché (art. 2 al. 5 LMI). Des restrictions pour les offreurs externes ne sont admissibles que sous la forme de charges ou de conditions, pour autant que les prescriptions du lieu de provenance ne permettent pas, dans le cas concret, de garantir un niveau de protection des intérêts publics équivalent à celui du lieu de destination (réfutation de la présomption d'équivalence). En outre, chaque restriction doit s'appliquer de la même façon aux offreurs locaux, être indispensable à la préservation d'intérêts publics prépondérants et répondre au principe de la proportionnalité (art. 3 al. 1 LMI). Au surplus, l'article 3 al. 2 LMI établit un catalogue non exhaustif de restrictions qui ne répondent pas au principe de la proportionnalité et qui sont donc inadmissibles.

5. Il y a quatre ans, la COMCO a émis une « Recommandation du 27 février 2012 concernant l'accès au marché pour services de taxis provenant d'autres localités à l'exemple des réglementations des cantons de Berne, Bâle-Ville, Bâle-Campagne ainsi que des villes de Zurich et de Winterthour »² (ci-après « Recommandation ») dans laquelle la manière dont les principes de la LMI s'appliquent à l'activité des taxis a été exposée. Cette Recommandation garde toute sa signification.

1.2 Droit cartellaire

6. Selon son article premier, la LCart a pour but d'empêcher les conséquences nuisibles d'ordre économique ou social imputables aux cartels et aux autres restrictions à la concurrence et de promouvoir la concurrence. Elle s'applique aux entreprises de droit privé ou de

¹ Disponible à l'adresse <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11709.pdf> ainsi que d'une loi modifiant ce même projet <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11710.pdf> (dernière consultation : le 4 avril 2016).

² Publiée in DPC 2012/2 438 (en allemand).

droit public qui sont parties à des cartels ou à d'autres accords en matière de concurrence, qui sont puissantes sur le marché ou qui participent à des concentrations d'entreprises (art. 2 al. 1 LCart).

7. Selon sa pratique³, le Secrétariat de la COMCO considère les centrales, les chauffeurs de taxi indépendants ou les entreprises de taxis parties à un contrat d'abonnement avec une centrale comme des entreprises au sens de l'article 2 al. 1^{bis} LCart. En 2012, dans son enquête préalable « Taxizentralen der Stadt Zürich », le Secrétariat avait analysé de possibles restrictions à la concurrence (contrats d'exclusivité) dans le domaine des taxis. Dans ce dernier cas, il avait considéré qu'il n'existait pas d'indices suffisants d'une restriction à la concurrence justifiant l'ouverture d'une enquête au sens de l'article 27 LCart, étant donné notamment la structure du marché (plusieurs centrales de taxis de même taille et grand nombre de taxis indépendants).

1.3 Compétence de la Commission de la concurrence

8. L'activité des chauffeurs – qu'ils circulent en tant que taxi ou véhicule de transport avec chauffeur (VTC) – est une activité économique non régalienne visant l'obtention d'un gain. En tant qu'activité économique, elle est soumise à la LCart et sa régulation doit tenir compte de la LMI.

9. Selon l'article 8 al. 1 LMI, la COMCO veille à ce que la Confédération, les cantons, les communes et les autres organes assumant des tâches publiques respectent cette loi. Elle peut leur adresser des recommandations concernant des actes législatifs envisagés ou existants (art. 8 al. 2 LMI).

10. L'article 45 al. 1 LCart prévoit que la COMCO observe de façon suivie la situation de la concurrence. Elle peut adresser aux autorités des recommandations visant à promouvoir une concurrence efficace (art. 45 al. 2 LCart).

11. Ainsi, la COMCO prend position sur le projet soumis au parlement. D'ailleurs, l'article 43 de la Loi genevoise sur les taxis et limousines du 21 janvier 2005 (LTaxis ; H 1 30) intitulé « *Respect de la concurrence* » réserve expressément l'intervention de la COMCO si le département devait constater 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'ordre de course (al. 1). L'alinéa 2 ajoute que le département prend les mesures nécessaires pour rétablir la concurrence.

2 Points problématiques du projet de Loi sur les taxis et les véhicules de transports avec chauffeur

12. A la lumière des principes énoncés ci-dessus, la COMCO va exposer ci-dessous différents points du P-LTVTC qui, malgré des éléments conformes à la LMI et à la LCart, contiennent des dispositions problématiques en regard de ces deux lois fédérales.

2.1 Accès au marché genevois et reconnaissance des autorisations (art. 13)

13. Selon l'article 13 al. 1 P-LTVTC – intitulé « *Offreurs confédérés* » – « [I]es titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice des professions de chauffeur de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur, délivrés par l'autorité d'un autre canton, peuvent

³ DPC 2012/4 p. 814 ss, *Taxizentralen der Stadt Zürich*.

déposer des passagers dans le canton de Genève et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton de Genève. Ils ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public » ; pour ces activités, un offreur externe ne doit donc pas nécessairement détenir une autorisation.

14. L'article 13 al. 2 P-LTVTC quant à lui prévoit que « *[]orsqu'ils souhaitent exercer régulièrement [mise en italique par le rédacteur] leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. Le Conseil d'État définit une procédure simple et gratuite pour la reconnaissance* » ; ce faisant, les activités pour lesquelles les offreurs externes doivent solliciter une autorisation sont définies. En outre, les conditions d'autorisation sont définies par renvoi à l'article 5 P-LTVTC lequel prévoit que le requérant doit avoir l'exercice des droits civils, être ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, être titulaire du permis de conduire depuis au moins 3 ans et du permis de transport professionnel de personnes et n'avoir pas fait l'objet, dans les 5 ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'État⁴, ainsi qu'avoir réussi l'examen prévu à l'article 6 P-LTVTC. L'Exposé des motifs précise que « *celui qui ne remplit pas toutes les conditions pour se prévaloir de [la] reconnaissance, ne pourra pas se prévaloir de la gratuité pour d'éventuels examens qu'il devrait passer* ». ⁵

15. Finalement, le troisième et dernier alinéa de cette disposition impose aux offreurs de services de taxis exerçants « *régulièrement [mise en forme par le rédacteur] [...] dans le canton de Genève [...]. [d'obtenir une] autorisation d'usage accru du domaine public, selon les modalités prévues aux articles 10 et suivants* ».

16. L'article 22 P-LTVTC décrit pour les VTC les types de courses autorisés (uniquement sur commande ou réservation préalable [al. 1] ou sur transmission d'un diffuseur de course [al. 2, 2^{ème} phrase]), interdit de prendre les clients qui les hèlent (al. 2, 1^{ère} phrase) ainsi que d'utiliser le domaine public (al. 3).

17. Selon la LMI, un service de taxis non local qui exerce légalement son activité à son lieu de provenance a un droit d'accès au marché sur tout le territoire suisse pour proposer ses prestations conformément aux prescriptions du lieu de provenance (principe du lieu de provenance). Ce droit s'applique aussi bien au transport par-delà les frontières intérieures (art. 2 al. 1 et 3 LMI en lien avec l'art. 4 al. 1 LMI) qu'à la création d'un (deuxième) établissement au lieu de destination (art. 2 al. 4 en lien avec l'art. 4 al. 1 LMI). Les autorités du lieu de destination ne peuvent restreindre l'accès au marché pour les taxis non locaux qui proposent leurs services par-delà les frontières cantonales ou communales, ou qui s'établissent dans ce lieu qu'aux conditions très strictes prévues par l'article 3 LMI.

18. En principe, tout accès au marché suppose dans un premier temps que l'autorité du lieu de destination examine le droit applicable au lieu de provenance puis, le cas échéant, réfute la présomption d'équivalence de l'article 2 al. 5 LMI. Dans un deuxième temps seulement, elle peut prononcer des restrictions qui devront chacune respecter l'article 3 LMI. L'alinéa 3 de cette disposition prohibe en outre les barrières déguisées à l'accès au marché destinées à favoriser les intérêts économiques locaux. La procédure d'accès de la LMI ne permet pas un réexamen des conditions personnelles d'accès, c'est-à-dire lorsqu'elles ont déjà été contrôlées par l'autorité de lieu de provenance.⁶ En outre, l'article 3 al. 4 LMI prévoit

⁴ À noter que la liste de ces décisions ou condamnations incompatibles n'est pas définie actuellement.

⁵ Cf. Exposé des motifs ad art. 13, p. 34.

⁶ Cf. Recommandation, ch. 46, p. 444 ; ATF 135 II 12 consid. 2.4 (psychothérapeute Zurich II) ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_57/2010 du 4 décembre 2010 consid. 4.1' (naturopathe Zurich II) ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_68/2009 du 14 juillet 2009 consid. 6.3 (dentiste Schwyz).

que la procédure doit être simple, rapide et gratuite. Le principe de la gratuité de la procédure est absolu et vaut durant toute la procédure non contentieuse.⁷ Ainsi, aucuns frais ne doivent être perçus quel que soit le résultat de la procédure.⁸

2.1.1 Accès au marché sans autorisation pour les services de taxi

19. Dans sa Recommandation, la COMCO expliquait que les services de taxi non locaux qui, sur commande d'un client (p. ex. par téléphone ou par Internet) ou d'une centrale de taxis, exercent leur activité par-delà les frontières intérieures ou à l'intérieur du lieu de destination, peuvent le faire conformément à l'autorisation de chauffeur de taxi et/ou d'exploitation établie par le lieu de provenance.⁹ Le détail de ces droits d'accès est indiqué au ch. 27 de la Recommandation auquel la COMCO renvoie. En outre, conformément à la jurisprudence genevoise en la matière (Arrêt ATA/173/2012 du 27 mars 2012), un taxi non local qui prend en charge des clients sur commande préalable ne peut se voir imposer un examen relatif à la connaissance théorique et pratique de la topographie genevoise. En effet, selon la Cour de Justice, l'obligation de connaître la topographie d'une part ne constitue pas une différence suffisante pour réfuter la présomption d'équivalence de l'article 2 al. 5 LMI et, d'autre part, n'est pas indispensable au sens de l'article 3 al. 1 let. b LMI.

20. Ni l'Exposé des motifs ni le P-LTVTC ne répondent à la question de savoir si des taxis non locaux peuvent effectuer des courses sur commande ou réservation préalable ou transmission d'un diffuseur de courses, sur le territoire du canton de Genève. Il s'agit de déterminer si les taxis non locaux peuvent exercer les mêmes activités que les VTC, sans autorisation au sens de l'article 13 al. 1 P-LTVTC, ou si les activités de ces taxis extra-cantonaux fonctionnant sur commande tombent dans la catégorie des activités soumises à autorisation au sens de l'article 13 al. 2 P-LTVTC ou de l'article 22 P-LTVTC en lien avec l'article 5 P-LTVTC.

21. Ainsi, si le P-LTVTC tend globalement à se conformer à la LMI, dans la mesure où l'article 13 al. 1 P-LTVTC reprend pratiquement textuellement la Recommandation, le P-LTVTC devrait être modifié afin que, soit à son article 13 al. 1, soit à son article 22, le droit des taxis non locaux à transporter des clients sur commande ou suite à la transmission d'une course par un diffuseur et les déposer au lieu de leur choix *dans le canton de Genève* soit précisé.

2.1.2 Procédure d'octroi d'une autorisation d'accès au marché conformément à la LMI

22. S'agissant des activités soumises à autorisation, la Recommandation statuait que contrairement à un passager qui commande un taxi non local, un client qui se rend à une station de taxis ne peut guère toujours choisir le taxi en fonction de ses besoins personnels. La personne qui sollicite rapidement un taxi à une station doit pouvoir être sûre que ce dernier remplit les exigences requises au niveau de la qualité, de la sécurité et des connaissances des lieux. Il en va de même pour les clients qui hèlent un taxi et qui souhaitent être transportés à l'intérieur de la même localité. Pour cette raison, les services de taxi non locaux qui ont un (deuxième) établissement commercial au lieu de destination ou qui recrutent des clients en utilisant des stations de taxis en ce lieu peuvent être soumis à une autorisation

⁷ Cf. ATF 136 II 470, consid. 5.3 ; ATF 134 II 329, consid. 7 ; Message du 24 novembre 2004 relatif à la révision de la Loi fédéral sur le marché intérieur, FF 2005 421, p. 442.

⁸ Dans ce sens, MANUEL BIANCHI DELLA PORTA, in : Vincent Martenet/Christian Bovet/Pierre Tercier (Éds), Commentaire romand, Droit de la concurrence, 2^{ème} éd., Bâle 2013, ch. 60 ad art. 3 et la référence citée : arrêt du Tribunal fédéral publié in : DPC 1997/3, p. 393, 401, consid. 5.

⁹ Traduction libre du Secrétariat de la COMCO du ch. 25 de la Recommandation (DPC 2012/2 p. 438 ss, 441).

(supplémentaire). Le principe vaut aussi bien pour l'autorisation de chauffeur que pour celle d'exploitation de taxis.¹⁰

23. L'article 13 al. 2 P-LTVTC comporte une erreur de raisonnement quant à l'application de la procédure d'accès au marché conforme à la LMI dans la mesure où il se réfère au respect des conditions de l'article 5 P-LTVTC comme préalable à l'accès au marché. En effet, comme évoqué ci-dessus (ch. 18), lorsqu'un offreur externe désire avoir accès au marché genevois conformément aux droits que lui confère la LMI, l'autorité genevoise doit dans un premier temps comparer les réglementations applicables puis examiner si la présomption d'équivalence de l'article 2 al. 5 LMI peut être renversée. Si celle-ci n'est pas réfutée, alors l'accès au marché doit être purement et simplement accordé. En revanche, lorsque, l'examen des réglementations fait apparaître une différence, il est alors possible de prononcer une restriction, si celle-ci est conforme aux conditions de l'article 3 LMI. Pour Genève, la comparaison fera pratiquement systématiquement apparaître la condition des connaissances topographiques théoriques et pratiques (art. 6 P-LTVTC). Dans le cadre d'une activité régulière à Genève, au regard des conditions de l'article 3 LMI, l'autorité genevoise pourra en règle générale exiger la réussite de l'examen topographique.¹¹ Toutefois, la procédure d'accès au marché ainsi que l'examen devra être gratuite en application de l'article 3 al. 4 LMI.¹² D'autres conditions personnelles et professionnelles ne peuvent être examinées que lorsqu'elles ne l'ont pas été par l'autorité du lieu de provenance, et ce toujours gratuitement.¹³ En conséquence, l'application de la LMI impliquera pour un taxi non local uniquement l'obligation de réussir l'examen sur les connaissances théoriques et pratiques de la topographie de la ville et du canton de Genève. Le renvoi à l'article 5 P-LTVTC doit être supprimé du projet en tant qu'il est superfétatoire au mécanisme de l'accès au marché prévu par la LMI et une phrase selon laquelle le canton de Genève peut uniquement contrôler les conditions d'accès au marché (octroi de la carte professionnelle) qui n'ont pas déjà été contrôlées au lieu de provenance doit être ajoutée.

24. En outre, l'article 13 al. 2, 2^e phrase, P-LTVTC reprend incomplètement l'article 3 al. 4 LMI. Il serait judicieux de compléter cette disposition par la mention de l'exigence de célérité, à savoir une procédure simple, *rapide* et gratuite. Finalement, la mention dans l'Exposé des motifs selon laquelle *si toutes les conditions ne sont pas remplies lors de la procédure de reconnaissance, alors le requérant ne peut se prévaloir de la gratuité pour d'éventuels examens complémentaires* n'est pas conforme à la LMI et doit être supprimée.¹⁴

25. L'article 13 al. 3 P-LTVTC impose aux services de taxi qui effectueraient *régulièrement* des courses sur le territoire genevois d'obtenir une autorisation d'usage du domaine public. Comme selon l'article 10 P-LTVTC, les autorisations d'usage du domaine public sont contingentées, l'obligation de disposer d'une autorisation d'usage du domaine public constitue une restriction à l'accès au marché au sens de l'article 3 al. 1 LMI. Si le contingent est épuisé lorsque naît l'obligation d'obtenir une telle autorisation, cette obligation pourrait même constituer alors une barrière déguisée à l'accès au marché destinée à favoriser les intérêts économiques locaux au sens de l'article 3 al. 3 LMI.

26. La limitation des autorisations d'usage du domaine public est justifiée en regard du nombre de places limité sur le domaine public moyennant le respect des exigences de l'article 2 al. 7 LMI (cf. pt 2.2 ci-dessous). Néanmoins, pour éviter un usage excessif du domaine public (emplacements pour taxis), il n'est pas indispensable de limiter le nombre

¹⁰ Traduction libre du Secrétariat de la COMCO du ch. 33 de la Recommandation (DPC 2012/2 p. 438 ss, 442).

¹¹ Cf. Recommandation, ch. 44, p. 444.

¹² Cf. Recommandation, ch. 52, p. 445 ; NICOLAS DIEBOLD, *Freizügigkeit im Mehrebenensystem*, Zurich 2016, n° 204.

¹³ Cf. Recommandation, ch. 47, p. 444 s.

¹⁴ Cf. note 8.

d'autorisations d'exploiter.¹⁵ En d'autres termes, le couplage pour les taxis non locaux des autorisations d'exploiter avec les autorisations contingentées d'usage du domaine public ne respecte pas le principe de la proportionnalité au sens de l'article 3 al. 1 let. c LMI. En effet, pour un taxi non local, il est toujours possible d'exercer son activité régulièrement à Genève depuis une place de stationnement privée située en territoire genevois. Il convient donc de supprimer l'article 13 al. 3 P-LTVTC.

2.2 Concessions d'usage accru du domaine public (art. 6 al. 3, 10, 11 et 12 al. 2 let. b)

27. Selon l'article 10 P-LTVTC, les voitures de taxis sont au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Chaque autorisation correspond à une immatriculation (al. 1). Le Conseil d'État limite le nombre d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement (al. 2 et 3). L'article 11 P-LTVTC, intitulé « *Critères d'attribution* », indique à son premier alinéa que les autorisations sont délivrées sur requête et qu'elles sont personnelles et intransmissibles. Selon l'article 11 al. 2 P-LTVTC, pour se voir attribuer une autorisation, le requérant, une personne physique ou morale, doit être titulaire d'une carte professionnelle de taxi (art. 6 P-LTVTC) ou être une entreprise proposant un service de taxi et ne pas avoir fait l'objet de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, selon un acte du Conseil d'État qui *devrait* reprendre l'article 5 P-LTVTC.¹⁶ En outre, le 3^e alinéa de cette disposition délègue au Conseil d'État les modalités d'attribution, à savoir des « *critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique* ». L'article 12 P-LTVTC fixe la validité de l'autorisation à 6 ans et prévoit que l'autorisation est caduque notamment lorsque son titulaire n'a pas déposé de requête de renouvellement (art. 12 al. 2 let. b).

28. En vertu de l'article 2 al. 7 LMI, la transmission de l'exploitation d'un monopole cantonal ou communal à des entreprises privées doit faire l'objet d'un appel d'offres et ne peut discriminer des personnes ayant leur établissement ou leur siège en Suisse. L'obligation de procéder à un appel d'offres au sens de l'article 2 al. 7 LMI vaut en principe pour le transfert de l'exploitation tant de monopoles de droit et de régalas que pour les monopoles de fait, c'est-à-dire également pour les concessions d'usage exclusif du domaine public.¹⁷ Cet avis est partagé par une majorité de la doctrine.¹⁸ En conséquence, les concessions d'usage ex-

¹⁵ Cf. Recommandation, ch. 48 s., p. 445.

¹⁶ Cette disposition n'apporte toutefois aucune précision sur les comportements punissables visés ; cf. Rapport ad art. 11, p. 31 qui renvoie à l'article 5 P-LTVTC, au sujet duquel le Rapport précise quelque peu le domaine concerné (Rapport ad art. 5, pp. 25 ss, p. 27) : « *Il s'agira principalement de condamnations liées à des infractions routières graves et/ou répétées, ou de condamnations liées à des actes portant atteinte à l'intégrité physique ou sexuelle d'autrui* ».

¹⁷ Expertise de la COMCO du 22 février 2010 concernant le renouvellement des contrats de concession sur l'usage du domaine public, DPC 2011/2, 345 ; Expertise de la COMCO du 28 juin 2010 à l'attention du Bezirksrat Schwyz concernant le renouvellement de la concession hydraulique au bénéfice de Elektrizitätswerk des Bezirks Schwyz AG, DPC 2011/2, 353, ch. 53 ; Recommandation de la COMCO du 27 février 2012 concernant l'accès au marché des services de taxis non-locaux à l'exemple des prescriptions d'accès des cantons BE, BS, BL de même que des villes de Zurich et Winterthur, DPC 2012/2, 438, ch. 58 ; Rapport annuel 2012 de la COMCO, Thème spécial : le marché intérieur suisse, DPC 2013/1, 29, 32 ; Recommandation de la COMCO du 1^{er} décembre 2014 à l'attention du Conseil fédéral et de l'Autorité intercantonale pour les marchés publics au sujet des effets de la révision et de l'harmonisation du droit des marchés publics sur la Loi fédérale sur le marché intérieur, DPC 2014/4, 809, ch. 42.

¹⁸ **Dans ce sens** : BELLANGER FRANÇOIS, Marchés publics et concessions ?, in : Jean-Baptiste Zufferey/Hubert Stöckli (Éds), Marchés publics 2012, Zurich 2012, 167, ch. 101 ss ; BEYELER MARTIN, Der Geltungsanspruch des Vergaberechts – Probleme und Lösungsansätze im Anwendungsbereich und im Verhältnis zum Vertragsrecht, Zürich 2012, ch. 815 s. ; DIEBOLD NICOLAS, Die öffentliche Ausschreibung als Marktzugangsinstrument, ZSR 2014, 219, 249 ; ESSEIVA DENIS, Mise en concurrence de l'octroi de concessions cantonales et communales selon l'article 2 al. 7 LMI, BR 2006, 203, 203 s. ; GALLI PETER/MOSER ANDRÉ/LANG ELISABETH/STEINER MARC, Praxis des

clusif du domaine public sont également soumises à l'obligation de publier un appel d'offres au sens de l'article 2 al. 7 LMI.¹⁹

29. Du point de vue de la COMCO, la qualification juridique d'une concession en tant que concession de monopole, de régie ou d'usage exclusif n'est pas déterminante, mais bien plutôt le fait que plusieurs acteurs du marché s'intéressent à des droits exclusifs, disponibles uniquement en quantité limitée. Que l'État s'appuie sur une base légale (monopole de droit ou clause du besoin), la constitution cantonale (régale) ou son pouvoir de disposition sur le domaine public (monopole de fait) pour limiter le nombre d'acteurs présents sur le marché n'est pas pertinent en regard de l'application de l'article 2 al. 7 LMI. En effet, il y a dans tous ces cas un « monopole » au sens de cette disposition ; le nombre d'intéressés – un seul ou un nombre restreint – à qui l'on accorde l'accès au marché n'est pas important à cet égard. Si plusieurs acteurs économiques s'intéressent à un marché dont l'accès est limité, seule une procédure avec un appel d'offres sera en principe à même de respecter les principes de l'égalité de traitement entre concurrents, de la neutralité économique de l'État, de la transparence et de l'unité de l'espace économique.²⁰ En conséquence, si sur la base d'un nombre limité de droits d'usage, seule une quantité restreinte d'offreurs peut se voir octroyer un accès à une activité économique dans un marché déterminé (« marché fermé »), alors l'attribution du droit d'accès au marché sous la forme d'une concession d'usage doit se dérouler conformément à l'article 2 al. 7 LMI.

öffentlichen Beschaffungsrechts – eine systematische Darstellung der Rechtsprechung des Bundes und der Kantone, 3^{ème} éd., Zurich 2013, ch. 211 ; KUNZ DANIEL, Konzessionen – durchdachte Ausgestaltung und korrekte Vergabe, in : Jean-Baptiste Zufferey/Hubert Stöckli (Éds), *Marchés publics* 2012, Zurich 2012, 205, ch. 26 ff. ; LE MÊME, Die Konzessionserteilung, in : Isabelle Häner/Bernhard Waldmann (Éds), *Die Konzession*, Zurich 2011, 27 ss, 36 ; MOSER ANDRÉ WERNER, Der öffentliche Grund und seine Benützung: im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und unter besonderer Berücksichtigung der Rechtslage im Kanton Bern, Bern 2011, 329 s. ; POLTIER ETIENNE, Loi fédérale sur le marché intérieur, in : Vincent Martenet/Christian Bovet/Pierre Tercier (Éds), *Commentaire romand, Droit de la concurrence*, 2^{ème} éd., Bâle 2013, 1879 ss, LMI 2 VII ch. 23 ; REY ALEXANDER/WITTWER BENJAMIN, Die Ausschreibungspflicht bei der Übertragung von Monopolen nach revidiertem Binnenmarktgesetz, unter besonderer Berücksichtigung des Elektrizitätsbereichs, AJP 2007, 585, 590 s. ; RÜTSCHÉ BERNHARD/DIEBOLD NICOLAS, Geschlossene Märkte (Kap. 5) und Zugang zu geschlossenen Märkten (Kap. 6), in : Samuel Rutz/Lukas Schmid (Éds), *Avenir Suisse Kantonsmonitoring 6: Von alten und neuen Pfründen. Wie die Kantone Monopole stützen statt Märkte fördern*, 2014, 105 s. (disponible, en allemand, sous : http://www.avenir-suisse.ch/wp-content/uploads/2014/12/141723_avenir-suisse_br_de-internet.pdf ; dernière consultation le 4 avril 2016) ; VALLENDER KLAUS A./HETICH PETER/LEHNE JENS, *Wirtschaftsfreiheit und begrenzte Staatsverantwortung: Grundzüge der Wirtschaftsverfassungs- und Wirtschaftsverwaltungsrechts*, 4^{ème} éd., Bern 2006, § 5 ch. 136 ; ZWALD THOMAS, *Ausschreibung von Konzessionen*, *Die Volkswirtschaft* 2010/3, 28 ss, 30.

D'un autre avis : GISELA OLIVER, *Mustergesetz der Nordostschweizer Kantone über die Nutzung des Untergrundes*, URP 2014, 382, 482 ; RECHSTEINER STEFAN/WALDNER MICHAEL, *Netzgebietszuteilung und Konzessionsverträge für die Elektrizitätsversorgung – Aktuelle Fragen und kommende gesetzliche Vorgaben*, PJA 2007, 1288, 1296 s. ; REICH JOHANNES, *Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit, Evolution und Dogmatik von Art. 94 Abs. 1 und 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999*, Zurich 2011, ch. 950 ss ; TRÜEB HANS RUDOLF/ZIMMERLI DANIEL, *Keine Ausschreibungspflicht für Sondernutzungskonzessionen der Verteilnetzbetreiber*, ZBI 2011, 113 ss ; WIEDERKEHR RENÉ/ABEGG ANDREAS, *Rechtliche Rahmenbedingungen bei der Nutzung des tiefen Untergrundes durch Geothermie*, ZBI 2014, 639 ss, 651.

¹⁹ Le Tribunal fédéral a jusqu'à présent explicitement laissé ouverte la question de l'application de l'article 2 al. 7 LMI aux concessions d'usage accru du domaine public (ATF 135 II 49, consid. 4.1, Ville de Genève ; arrêt du TF 2C_198/2012 du 16 octobre 2012, consid. 6, Bâle-Ville ; arrêt du TF 2C_857/2012 du 5 mars 2013, consid. 5.2, Ville de Genève) ; à tout le moins le tribunal cantonal lucernois a admis l'application de l'article 2 al. 7 LMI à l'octroi de droit d'usage du domaine public à des fins commerciales (TC LU, Jugement 7H 14 136 du 21 juillet 2014, consid. 3.5, in : DPC 2014/3, 650). Cf. dans ce sens également, la Recommandation de la Commission de la concurrence du 20 août 2015 concernant la Loi saint-galloise sur l'usage du sous-sol ainsi que la Recommandation de la Commission de la concurrence du 19 octobre 2015 à l'attention du Conseil d'État du canton de Fribourg concernant son avant-projet de Loi sur l'usage du sous-sol (toutes deux à paraître dans la DPC 2015/3).

²⁰ Cf. Recommandation de la COMCO du 1^{er} décembre 2014 à l'attention du Conseil fédéral et l'Autorité intercantonale pour les marchés publics concernant les effets de la révision et de l'harmonisation du droit des marchés publics sur la Loi sur le marché intérieur, DPC 2014/4, 809, ch. 41 s.

30. Le contingentement des autorisations d'usage accru du domaine public correspond à la création d'un « marché fermé »²¹. Au regard de la LMI, le contingentement des autorisations d'usage accru du domaine public indispensable à l'exercice de la profession de taxi – à savoir la régulation de la concurrence du marché des services de taxis à Genève – n'est pas un problème.²² En effet, la LMI n'a pas pour but d'empêcher les autorités de réguler le marché. En revanche, dès le moment où l'État intervient sur le marché, il doit respecter la liberté économique des acteurs concernés ainsi que le principe de l'égalité de traitement entre concurrents.²³ L'article 2 al. 7 LMI a pour but de garantir le respect de ces principes constitutionnels en les transposant au niveau de la loi (fédérale). Ainsi, dès lors que les « places » sur le marché sont limitées, l'État doit publier un appel d'offres indiquant les critères de participation et d'adjudication de la concession en fonction des intérêts publics que l'autorité concédante entend protéger, puis choisir les acteurs économiques y correspondant le mieux, respectivement offrant le meilleur rapport qualité/prix. Ainsi, conformément à l'avis de la COMCO, les autorisations d'usage du domaine public nécessaires à l'activité de taxi doivent faire l'objet d'un appel d'offres conformément à l'article 2 al. 7 LMI.²⁴

31. Vu ce qui précède, il apparaît que le système d'octroi des autorisations d'usage du domaine public et leur renouvellement à leur échéance (après 6 ans) prévu dans le P-LTVTC ne respecte pas la LMI. En effet, comme l'avait écrit la COMCO dans sa Recommandation du 27 février 2012, pour être conforme à l'article 2 al. 7 LMI, l'autorisation d'usage accru du domaine public ne peut être délivrée qu'à la suite d'un appel d'offres ; il en va de même pour le renouvellement de celle-ci.²⁵

2.3 Obligation de tarif unique pour les abonnés d'un même diffuseur (art. 18 al. 6)

32. Selon l'article 18 al. 6 P-LTVTC, « [t]ous les abonnés d'un même diffuseur de courses doivent pratiquer le même tarif pour un même service ». Cet article reprend largement l'idée de l'article 42 al. 5 LTaxis, actuellement en vigueur. La COMCO est consciente de la volonté du législateur de protéger le consommateur par le biais de cet article, voulant favoriser une certaine transparence sur le marché.

33. Dans cet état d'esprit, il ne faut pas oublier que, depuis 2005, le législateur protège déjà le consommateur contre les prix surfaits (art. 42 al. 4 LTaxis). Cette volonté se retrouve ancrée à l'article 18 al. 5 P-LVTC, qui donne au Conseil d'État le droit de fixer des montants maximaux pour les tarifs des taxis. Cette compétence permet certes de plafonner les prix. Toutefois elle donne également aux acteurs sur le marché le droit d'utiliser cette marge de manœuvre pour demander le prix maximal sans devoir s'entendre sur les prix avec leurs concurrents. La structure du marché genevois facilite du reste ce genre de comportement.

34. En effet, le marché des taxis dans le canton de Genève est caractérisé par la présence d'un acteur historique principal (centrale, respectivement diffuseur de courses) disposant de 650 chauffeurs²⁶. Les autres acteurs présents sur le marché sont peu nombreux et de petite taille. Le rapport de la Commission genevoise des transports chargée d'étudier le nouveau projet de loi en 2005 confirmait à l'époque que « *l'on se trouve actuellement dans la situation d'une quasi-centrale unique puisque Taxiphone prend la grande majorité de la clien-*

²¹ Au sujet de la notion de marché fermé, cf. RÜTSCHÉ/DIEBOLD (note 18).

²² Cf. Recommandation du 27 février 2012, ch. 54.

²³ RÜTSCHÉ/DIEBOLD (note 18).

²⁴ Cf. Recommandation, ch. 57 s., p. 446.

²⁵ Cf. Recommandation, ch. 58, p. 446.

²⁶ Information publiée sur le site Internet de l'entreprise Taxiphone Centrale SA à l'adresse suivante : <http://taxiphone.ch/taxi-particulier-geneve> (dernière consultation : le 4 avril 2016).

tèle ». Ce même rapport déclarait également que « *les tarifs so[nt] élevés et il n'y a en réalité aucune concurrence* », en effet « *toutes les centrales appliquent le tarif plafond*. » De plus, à la lecture du site Internet de la Ville de Genève, on constate qu'²⁷ « [à] Genève, les taxis sont rattachés à des centrales téléphoniques. Leurs tarifs sont fixes ». Sur la base des éléments à sa disposition, force est de constater que la situation actuelle est similaire à celle de 2005. La majorité des chauffeurs de taxi pratiquent le prix maximum et le marché demeure très concentré avec la présence d'une centrale (respectivement diffuseur de courses) principale.

35. L'article 18 al. 5 P-LTVTC permettrait à lui seul de protéger de façon suffisante le consommateur et laisserait une porte d'entrée à une différenciation possible des prix à la libre appréciation du chauffeur (respectivement d'une entreprise de taxis rattachée à une centrale) : rabais aux heures creuses, carte de fidélité, voiture low-cost avec des tarifs plus bas, etc.²⁸ Sous certaines conditions²⁹, cette flexibilité accrue pourrait favoriser la concurrence sur le marché genevois.

36. Le maintien de l'alinéa 6 aurait vraisemblablement pour conséquence la persistance d'un faible niveau de concurrence (en particulier la concurrence « intrabrand ») conduisant à un prix unique étant donnée la forte concentration actuelle du marché. Cette situation ne pourrait cependant pas être analysée par la COMCO, l'article 18 al. 6 P-LVTC pouvant constituer une prescription réservée au sens de l'article 3 LCart.

37. Il convient aussi de mettre en évidence que les alinéas 5 et 6 considérés ensemble – s'ils conduisaient conjointement à un prix unique en raison de la structure du marché – pourraient être assimilés à un tarif fixe imposé aux chauffeurs de taxi. La COMCO rend attentif le Conseil d'État au fait qu'en 2011, le Tribunal fédéral a jugé inconstitutionnel un tarif fixe imposé par l'État aux chauffeurs de taxi, l'estimant contraire à la liberté économique.³⁰

38. Enfin, la volonté du législateur de protéger le consommateur en augmentant notamment la transparence sur les prix pourrait être réalisée au travers d'une réglementation plus conforme aux principes de concurrence. Par exemple, chaque taxi devrait afficher directement sur le véhicule le tarif qu'il applique, ce qui permettrait ainsi au consommateur de prendre connaissance du prix estimé de la course. Cette mesure devrait être couplée avec la possibilité, pour ledit consommateur, de s'adresser au taxi de son choix au sein d'une file, sans être contraint de respecter l'ordre d'engagement des véhicules. Ainsi, un réel choix en pleine transparence pourrait être effectué, ce qui favoriserait une plus grande concurrence entre les taxis.

²⁷ À l'adresse suivante : <http://www.ville-geneve.ch/themes/mobilite/transport-publics/taxis/> (dernière consultation : le 4 avril 2016).

²⁸ C'est d'ailleurs ce que semble confirmer les nouvelles offres lancées récemment par l'entreprise Taxiphone Centrale SA (cf. <http://www.24heures.ch/economie/La-riposte-de-Taxiphone-face-a-Uber-/story/12375790>, dernière consultation : le 4 avril 2016).

²⁹ La COMCO considérerait comme adéquat de consulter les associations de consommateurs, respectivement de demander au Surveillant des prix un préavis au sens de l'article 14 de la Loi fédérale du 20 décembre 1985 concernant la surveillance des prix (LSPr ; RS 942.20) lors du processus de fixation des montants maximaux des tarifs de taxis.

³⁰ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_940/2010 du 17 mai 2011, consid. 4.1 ss.

3 Recommandations

39. Vu ce qui précède, la Commission de la concurrence recommande au Grand Conseil et au Conseil d'État de la République et canton de Genève de modifier le projet de loi comme suit :

I. S'agissant de l'accès au marché genevois et reconnaissance des autorisations :

- a. Modifier le P-LTVTC afin que, à son article 13 al. 1 ou à son article 22, le droit des taxis non locaux à transporter des clients sur commande ou suite à la transmission d'une course par un diffuseur et à les déposer au lieu de leur choix *y compris* dans le canton de Genève soit précisé.
- b. Modifier l'alinéa 2 de l'article 13 P-LTVTC relatif aux offreurs confédérés de la manière suivante :

² Lorsqu'ils souhaitent exercer régulièrement leur profession dans le canton de Genève, ils ont droit à la reconnaissance de leur permis ou de leur autorisation équivalente, pour autant qu'ils remplissent les conditions de l'article 5. Seules les conditions d'octroi de la carte professionnelle qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance peuvent être examinées par l'autorité genevoise. Le Conseil d'État définit une procédure simple, rapide et gratuite pour la reconnaissance.
- c. Supprimer le troisième alinéa de l'article 13 P-LTVTC.
- d. Préciser dans l'Exposé des motifs *ad* article 13 P-LTVTC que la procédure d'accès au marché non contentieuse est dans tous les cas gratuite pour les offreurs confédérés.

II. S'agissant des concessions d'usage du domaine public :

- a. Modifier l'article 11 P-LTVTC relatif aux critères d'attribution de la manière suivante :

¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont attribuées sur requête à la suite d'un appel d'offres public publié dans un organe officiel, à des personnes physiques ou morales. [...].

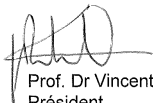
² [inchangé]

³ Le Conseil d'État détermine les modalités d'attribution en prévoyant une procédure d'appel d'offres ainsi que des critères objectifs, permettant d'assurer un système cohérent, transparent et non discriminatoire, réalisant un équilibre approprié entre le besoin de stabilité des autorisations et la liberté économique.
- b. Supprimer la lettre b de l'article 12 al. 2 P-LTVTC.

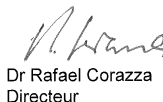
III. S'agissant de l'obligation de tarif unique pour les abonnés d'un même diffuseur :

- Supprimer l'alinéa 6 de l'article 18 P-LTVTC.

COMMISSION DE LA CONCURRENCE



Prof. Dr Vincent Martenet
Président



Dr Rafael Corazza
Directeur

Fonds Taxis – Quelques jalons

Document de travail établi par le DSE à l'attention de la Commission des transports (PL 11709 et 11710)

LTaxis 1999

- Précurseur du fonds taxis – taxe annuelle de CHF 1'300.-, destinée à améliorer les conditions sociales des chauffeurs (**art. 25; art. 56 du règlement**)
- Paiement d'une indemnité de sortie de CHF 30'000.- à CHF 40'000.-, à condition d'avoir exercé pendant au moins 10 ans, financée par la taxe annuelle (**art. 38; art. 57 du règlement**)
- But : atténuer les effets de la disparation d'un système de libre cessibilité des plaques, certains les ayant acquises à prix d'or
- Incertitude quant à la durée de perception de la taxe et de l'indemnité de sortie (disposition transitoire – cf. **art. 57 du règlement**)
- Taxe annuelle de CHF 200.- (**art. 25**)

LTaxis 2005

- Institution du fonds taxis, prolongement du mécanisme de la LTaxis 1999
- Principe : paiement d'une contribution unique de CHF 40'000.- pour acquérir le permis de service public / Indemnité de sortie de CHF 40'000 (montant compensatoire) lors de la restitution du permis de service public (**art. 21 et 22**) ; dans certains cas, montant réduit (transitoire – **art. 82 du règlement**)
- Dispositions transitoires : pas de contribution pour les taxis qui sont déjà détenteurs d'un permis de stationnement selon la LTaxis 1999 / contribution moins élevée la première année pour ceux qui acquièrent le permis de service public et exercent depuis avant juin 2001 / Pour tous les autres, montant plus élevé, mais maximum CHF 60'000.- jusqu'à ce que le nombre de permis maximal soit atteint (**art. 58**)
- Taxe est égale ou supérieure au montant compensatoire (**art. 21**)
- Quotité du montant compensatoire indépendante de la quotité de la contribution unique
- Contributions uniques formant le fonds ne sont pas acquises à l'Etat
- Pas de taxe annuelle

LTVTC

- Institution d'une taxe annuelle d'utilisation du domaine public – maximum CHF 1'400.- (**art. 11A**)
- Taxe réductible, pour un effet incitatif (p.ex. équipement pour clientèle à mobilité réduite)
- Taxe dévolue à l'Etat – application de la loi
- Liquidation du fonds taxis sur une période transitoire limitée dans le temps avec restitution du montant correspondant à la contribution unique versée (**art. 45** – amendement envisagé en vue de simplification)
- Prévoyance des chauffeurs : tâche privée

	LTaxis 1999	LTaxis 2005	LTVTC
Taxe	CHF 200.-	--	max. CHF 1'400.-
Contribution	Contribution annuelle max. CHF 1'300.-	Contribution unique CHF 40'000.- (voire CHF 0.- à CHF 60'000.-)	--
Indemnité de sortie	CHF 30'000.- à CHF 40'000.-	CHF 40'000.-	Restitution du montant payé (disp. transitoire)

Fonds Taxis – Comparatif législatif

Document de travail établi par le DSE à l'attention de la Commission des transports (PL 11709 et 11710)

Taxe	LTaxis 1999	LTaxis 2005	LTVTC
	<p>Art. 25 Taxe et émoluments (al. 2) ² Le département perçoit un émolument annuel de 200 F par permis de stationnement.</p>	<p>–</p>	<p>Art. 11A Taxe annuelle ¹ En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, chaque détenteur d'une ou plusieurs autorisations paie une taxe annuelle ne dépassant pas 1 400 F par autorisation. ² Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. ³ Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.</p>
Contribution	<p>Art. 25 Taxe et émoluments (al. 1) ¹ En contrepartie de l'avantage conféré par le permis de stationnement, le département perçoit annuellement une taxe d'un montant maximal de 1 300 F par permis de stationnement qui est affectée, après consultation des milieux professionnels, à l'amélioration des conditions sociales de la profession.</p> <p>Règlement Art. 56 Taxe liée au permis de stationnement (al. 1) ¹ La taxe prévue à l'article 25, alinéa 1, de la loi, est fixée à 1 300 F et est perçue pro rata temporis dès la délivrance d'un permis de stationnement.</p>	<p>Art. 21 Délivrance des permis de service public (al. 4) 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.</p> <p>Art. 58 Permis de service public (al. 3 à 6) 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</p>	<p>--</p>

		<p>le 1^{er} juin 1999 et augmenté de 7 000 F pour chaque année subséquente durant laquelle l'activité a débuté.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
Indemnité de sortie	Art. 38 Annulation des permis de stationnement en excédent (al. 1 à 4) ¹ Jusqu'à ce que le nombre de permis de stationnement émis avant la date d'entrée en vigueur de la loi soit égal au nombre maximal prévu à l'article 9, le régime légal prévu par l'article 10 de la loi est remplacé par les alinéas 2 à 5 de la présente	Art. 21 Délivrance des permis de service public (al. 6) 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	Art. 45 Permis de service public (al. 3) ³ Tout exploitant de taxi ou toute entreprise de taxis qui a payé une taxe unique pour obtenir un permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, et qui cesse son activité a le droit de percevoir un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique qu'il a effectivement

<p>disposition.</p> <p>² Le titulaire d'un ou plusieurs permis de stationnement qui remet son ou ses permis de stationnement au département en vue de leur annulation reçoit une indemnité pour autant qu'il ait travaillé pendant 10 ans au moins comme chauffeur de taxi ou que le permis de stationnement ait été exploité pendant 10 ans au moins.</p> <p>³ L'indemnité est progressive de 10 ans à 15 ans de travail ou d'exploitation. Le montant minimal est de 30 000 F et maximal de 40 000 F par permis. Le Conseil d'Etat fixe le barème.</p> <p>⁴ Le paiement de l'indemnité, qui n'est pas soumise aux impôts cantonaux ou communaux, est financé par la taxe perçue selon l'article 25, alinéa 1, de la loi. (...)</p> <p>Règlement Art. 57 Annulation des permis de stationnement en excédent (al. 6</p>	<p>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.</p> <p>Art. 22 Annulation des permis de service public (al. 3 et 4)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>payée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au requérant d'apporter tous les éléments de preuve permettant de déterminer la quotité de la taxe unique payée. Ce droit au montant compensatoire se périmé 8 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.</p> <p><i>(a.m. : amendement prévu par le DSE en vue de simplifier le mécanisme de restitution – période transitoire limitée, sans cessation d'activité)</i></p>
<p>Art. 58 Permis de service public (al. 9)</p> <p>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.</p>	<p>Règlement Art. 82 Montant compensatoire d'annulation d'un permis de service public délivré dans la période transitoire</p> <p>¹ Les personnes qui obtiennent un permis de service public en vertu de l'article 58, alinéas 2 et 3 de la loi en payant une taxe</p>	<p>10 ans : 30 000 F 11 ans : 32 000 F 12 ans : 34 000 F 13 ans : 36 000 F 14 ans : 38 000 F 15 ans : 40 000 F</p>

		<p>unique réduite, reçoivent, en cas d'annulation durant les premières années après l'obtention, un montant compensatoire diminué.</p> <p>² En cas d'annulation du permis dans l'année qui suit sa délivrance, le montant compensatoire de base est égal aux deux tiers du montant de la taxe payée.</p> <p>³ Le montant de base tel que calculé selon l'alinéa 2 est augmenté de 20 %, pour chaque année complémentaire d'activité, jusqu'à atteindre, au maximum, le montant compensatoire fixé pour l'annulation de tous les permis de service public.</p>	
--	--	---	--

02.02.2016/DSE

Huber Nicolas (SEC-GC)

De: Baud-Lavigne Patrick (DSE)
Envoyé: vendredi 23 octobre 2015 15:52
À: Spuhler Pascal (Grand Conseil)
Cc: Huber Nicolas (SEC-GC); Ma Faure Amy (DSE)
Objet: Statistiques sur les contrôles de transporteurs professionnels

Monsieur le Président,

Je fais suite à la séance de la commission des transports du 13 octobre dernier, au cours de laquelle un député a souhaité obtenir des informations concernant les contrôles effectués par les services du département sur les transporteurs professionnels.

J'ai l'avantage de vous apporter les éléments suivants qui couvrent la période de mars à septembre 2015. Le service du commerce (SCom) a effectué 48 demi-journées de contrôle. Dans ce laps de temps, 403 chauffeurs ont été contrôlés, 155 infractions à la LTaxis ont été constatées dont 38 pour des chauffeurs utilisant l'application Uber. De son côté, la police a effectué 38 séances de contrôle pour lesquels 427 chauffeurs ont été contrôlés et 262 dénonciations effectuées, pour des infractions à la loi sur la circulation routière et à la loi sur les taxis.

Les chiffres de ces deux services ne s'additionnent pas simplement dans la mesure où plusieurs séances de contrôle étaient conjointes entre les services.

S'agissant des contrôles de police, ces données se décomposent comme suit:

- 76 ont concerné des taxis de service public (17.80%)
- 52 ont concerné des taxis de service privé (12.18 %)
- 70 ont concerné des limousines genevoises (16.39%)
- 164 ont concerné des véhicules légers immatriculés pour le transport professionnel de personnes en provenance des autres cantons suisses, essentiellement du canton de Vaud (38,41 %)
- 42 ont concerné des véhicules légers immatriculés à l'étranger affectés au transport professionnel de personnes (9,84%)
- 23 ont concerné d'autres véhicules à usage privé stationnés sur des stations de taxis (5.39%)

Parmi ces 427 chauffeurs:

- 141 ont été dénoncés sur la base du droit à la circulation routière (33.02%)
- 70 ont été dénoncés sur la base de la loi sur les taxis (16.39%)
- 51 ont formellement été identifiés comme utilisateurs de l'application Uber et dénoncés comme tels auprès du SCom

Il convient de préciser que certains chauffeurs peuvent figurer simultanément dans chacune des catégories de dénonciation précitées.

J'espère avoir ainsi répondu à satisfaction à la requête du député. Je me tiens naturellement à disposition de la commission pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Patrick Baud-Lavigne
Directeur de cabinet

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité et de l'économie

Secrétariat général

Place de la Taconnerie 7, case postale 3962, 1211 Genève 3

Tél. : +41.(0)22.327.92.82

Portable: +41.(0)79.741.28.45.



A.D.I.C.T.

Association de Défense des Intérêts des Chauffeurs de Taxis



GRAND CONSEIL	
Expédié le : 2-12-15	Visa : RP
Par poste	Par courriel
Président	<input checked="" type="checkbox"/> Députés (100)
Commissaires	Bureau
Secrétariat	Archives
Commission :	des transports
Copie à :	J. N. Huber
Divers :	

**Commission des transports
du Grand Conseil**

p.a. Secrétariat général du Grand Conseil
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 – C.P.3970
1211 Genève 3

A l'attn de M. Spuhler Pascal, Président

le 26 novembre 2015

Concerne : projet de loi pour une nouvelle loi sur les taxis

Madame, Monsieur,

Nous sommes l'association des taxis privés de Genève, les « taxis bleus ». Il n'existe pas d'autre association pour les taxis privés.

Nous vous demandons à être consultés par votre Commission à propos de ce projet de loi, car nous n'avons pas été invités à votre consultation des milieux professionnels.

Les taxis genevois sont composés des taxis publics « jaunes » et des taxis privés « bleus ». Les taxis publics et les taxis privés possèdent la même qualification professionnelle, car ils ont passé les mêmes examens, ils sont rattachés à la même autorité de contrôle, le Service du Commerce, et ils ont acquis une expérience professionnelle équivalente. Les taxis publics et les taxis privés sont les taxis officiels de Genève. Notre association est active au sein des commissions spécifiques à notre profession, où nos représentants côtoient ceux des taxis publics et les autorités pour l'organisation de notre profession. Une consultation des milieux professionnels sans nous n'est pas complète et inéquitable.

Il serait erroné de considérer les taxis bleus uniquement comme l'antichambre des taxis jaunes, comme cela a été dit de la part des autorités, car en raison de la très longue attente pour qu'un taxi privé se voit proposer une concession de taxi public (il s'agit de nombreuses années !), les taxis privés ont historiquement développé des stratégies propres et efficaces, raison pour laquelle de nombreuses sociétés et de nombreuses personnes leur font confiance.

C'est donc par égalité de traitement que nous demandons à être aussi entendus et aussi afin que vous ayez une information complète sur la profession.

Nous attendons donc votre invitation afin de vous faire connaître notre quotidien de la profession et notre vision pour l'avenir.

Avec nos remerciements et nos meilleures salutations.

Association de défense des intérêts des chauffeurs de taxis privés, ADICT

2 membres du Comité :

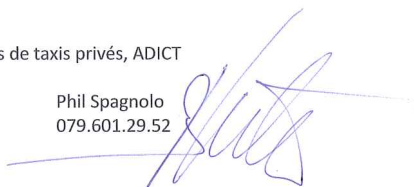
Vitor Moreira

079.226.79.66



Phil Spagnolo

079.601.29.52



Association de défense des intérêts des chauffeurs de taxis privés, ADICT

Rue de Genève 1, C.P.297, 1225 Chêne-Bourg - taxibleugeneve@gmail.com

A l'attention des députés. Commission des transports : Séance du 22 déc. 2015**I. Extrait de la Réponse du Conseil fédéral du 26.05.2010 à l'interpellation 10334 du 19.03.2010 de M. Jean-René Germanier, Conseiller national.**

La LMI (Loi fédérale sur le marché intérieur) garantit à toute personne ayant son siège ou son établissement en Suisse l'accès libre et non discriminatoire au marché (art. 1 LMI). Pour concrétiser ce principe, la LMI prévoit que les offreurs externes (en provenance d'un autre canton) fournissent leur prestation selon les prescriptions qui prévalent au lieu où ils ont leur siège ou leur établissement (art. 2 al. 1 et 3 LMI). Des restrictions au libre accès au marché des offreurs externes ne sont possibles que si elles:

- s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux,
- sont indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants, et
- répondent au principe de la proportionnalité, ces trois conditions devant être remplies cumulativement (art. 3 al. 1 LMI).

Sont en outre illicites toutes les restrictions qui ont pour but de favoriser des intérêts économiques locaux (interdiction du protectionnisme, art. 3 al. 3 LMI).

La Commission de la concurrence (Comco), et non le Conseil fédéral, est l'autorité indépendante chargée de veiller à la bonne application de la LMI par les cantons. Elle peut intervenir par le biais de recommandations adressées aux cantons, d'avis de droit ou en recourant auprès des tribunaux contre des décisions administratives contraires à la LMI. La Comco ne dispose en revanche pas d'un droit de décision à l'encontre des cantons.

Selon la Comco, l'obligation faite aux prestataires de services de taxis externes de demander une autorisation pour prendre en charge sur appel des clients sur le territoire du Canton de Genève constitue une restriction injustifiée au libre accès et, partant, une violation de la LMI. La Comco a fait valoir ce point de vue aux autorités genevoises dans un courrier du 10 juillet 2008 et a recommandé l'abandon de l'obligation en cause. Le fait que cette obligation subsiste néanmoins et que des prestataires de taxis externes ne bénéficiant pas de ladite autorisation pour prendre en charge des clients à l'aéroport de Genève ont été amendés a poussé la Comco à recourir, le 12 avril 2010, auprès du Tribunal administratif du canton de Genève contre une décision cantonale imposant une amende à un prestataire externe pour violation de la législation genevoise sur les taxis.

II. Avis de droit du Prof. Andreas Auer. Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif, in : Jusletter 15 septembre 2014, p. 20.

[Rz 74] L'Etat ne peut soumettre l'octroi d'un permis d'exploitation à l'exigence d'un domicile ou d'un siège social dans la commune ou dans le canton. La LMI s'y oppose dans les termes les plus clairs. La liberté d'accès au marché des taxis, que ce soit sous la forme des prestations fournies (art. 2 al. 3 LMI) ou de l'établissement (art. 2 al. 4 LMI), ne peut être restreinte qu'aux conditions strictes de l'art. 3, à savoir qu'elles s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux, qu'elles sont indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants et qu'elles répondent au principe de proportionnalité. Les autorisations d'exploitation et les permis de chauffeur délivrés dans d'autres cantons permettent d'exercer la profession et d'assurer un service dans toute la Suisse (art. 4). L'exigence du domicile ou du siège dans la commune ou le canton constitue, selon la jurisprudence, un obstacle inadmissible à l'accès au marché (Arrêt du Tribunal fédéral 2P.191/2004 du 10 août 2010 consid. 6.5).

Selon la recommandation de la Commission de la concurrence du 27 février 2012, « un service de taxi provenant d'une autre localité qui exerce légalement sa profession à son lieu de provenance, a le droit dans les autres communes de Suisse de :

- déposer des clients et de prendre en charge un nouveau client sur sa course de retour sur demande (prise en charge spontanée par ex. par signe de la main) dans la mesure où le lieu de destination du nouveau client se situe en dehors de la commune où a été pris en charge le client ;
- de transporter des clients sur commande (par ex. par commande par téléphone ou internet ou par une centrale de taxis) au lieu de son choix.



AGL

Association Genevoise des limousines

Audition devant la Commission des transports du Grand Conseil_PL11709 LTVTC

Genève, le 24 novembre 2015

Position de l'AGL face au projet de loi du conseil d'Etat

* Remerciement pour le travail de consultation mené

* Le PL du CE vise essentiellement à régler la problématique des taxis et de l'apparition des services d'UBER à Genève ;

* Le PL prévoit deux catégories : les taxis (jaunes de service public) et le reste de véhicules de transport professionnels avec chauffeurs ; de cette manière le service de limousine avec chauffeur est noyé dans la masse de ceux qui pratiquent le service de transport professionnels (UBER, anciens taxis bleus qui ne pourront ou ne voudront pas devenir jaunes) ;

Les limousines se distinguent dans la catégorie VTC par des standards de service et qualité haut-de-gamme :

- Véhicules : berlines derniers modèles ou récentes, haut-de- gamme, principalement Mercedes classe E et S, BMW série 7, minibus pour les groupes restreints ; et d'une propreté impeccable intérieure et extérieure,
- Chauffeurs expérimentés, stylés, costume sombre, chemise blanche, cravate, éduqués, polyglottes ;
- Services et bénéfices annexes comme eaux et magazines à disposition des clients
- Entreprises avec Infrastructures réelles installées sur le Canton et équipes opérationnelles apportant service et assistance.

Besoins des entreprises de limousines et modifications du projet de loi cité en titre

- Disposer d'une législation qui reconnaissent leur spécificité ainsi que des signes distinctifs (plaques 96'000, macaron officiel)
- Qu'un délai de réservation MINIMUM pour les professionnels VTC soit inscrit dans le projet de loi est plus que primordial et la preuve puisse être présentée aux autorités de contrôle

- Que l'unique catégorie de Taxis, à défaut d'une couleur unique, ait l'obligation d'avoir leur bombonne ou signes distinctifs INAMOVIBLES. Ceci concourt à protéger le consommateur (qui ne connaît pas la subtilité des plaques minéralogiques) et à limiter la concurrence déloyale des taxis qui enlèveraient les signes Taxi (bombones, pancartes) et délivreraient un service relevant de la catégorie VTC, tout en continuant à emprunter les voies du domaine public.
- Pour les limousines en plaques GE, la reconnaissance d'un statut ad hoc, assimilé en partie au service public, leur permettant, à défaut de l'utilisation des voies de bus afin de servir leur clientèle dans une situation de confort et de rapidité conforme aux exigences de la clientèle; obtenir l'accès aux rues dites marchandes dont la circulation est limitée et à des emplacements de prises en charge et déposes.
- Places d'accueil spécifiques à l'aéroport (AIG).
- Pouvoir se déplacer rapidement compte tenu de l'engorgement de la circulation à Genève lors de chaque événement majeur sur le Canton en bénéficiant de l'usage accru du domaine public et l'accès à certaines zones de stationnement (Article 22) et obtenir ainsi les dérogations par le service compétent dans les plus brefs délais.

L'AGL rappelle que ce service participe à l'image de la Genève internationale et à l'attractivité de la place économique pour l'implantation d'organisations et de sociétés à caractère international.

- Diminution des taxes et émoluments ; notamment par rapport aux offreurs confédérés ; ces derniers se verraient délivrer les autorisations sur simple demande et gratuitement alors les acteurs économiques locaux du Canton doivent se prémunir des impôts et taxes relatifs à l'exercice de la profession et obtention des autorisations.
- Limiter la responsabilité des dirigeants d'entreprise à une mesure que l'on peut raisonnablement exiger de lui concernant le respect des dispositions OTR ; dans le contexte actuel où la profession est représenté par 90% de chauffeurs professionnels auxiliaires ou indépendants, pouvant travailler pour plusieurs employeurs et à leur compte dans le cadre de la libéralisation de l'activité des VTC.

L'AGL s'engage évidemment à promouvoir et maintenir un standard de haute qualité de service par la formation de ses chauffeurs et respect des différents cadres légaux régissant la profession.

Jean de SaugyAvocat
D.E.S. Genève**Jacques Roulet**Avocat
Juge suppléant au Tribunal
pénal de Genève**Alain Berger**

Avocat

Guillaume EtierAvocat
Docteur en droit**Pierre-Alain Recordon**Avocat
Professeur honoraire de
l'Université de Genève**Marie Berger**

Avocate

Juliette Gerber

Avocate

Stéphanie

Francisoza Guimaraes

Avocate

Vanessa

Ndoumbe Nkotto

Avocate

**Commission des Transports
GRAND CONSEIL**

1211 Genève 3

Genève, le 16 février 2016
roulet@brsavocats.ch*Transmission par email***Milieux professionnels du taxi c/UBER**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les députés,

Je crois nécessaire de venir vous informer des échanges intervenus avec le Conseil d'Etat et mes clients au regard de l'activité de la société UBER.

Aussi, je vous remets en annexe la lettre du Conseil d'Etat du 27 janvier 2016, ma réponse de ce jour et ma lettre à M. le Conseiller d'Etat MAUDET de ce jour également.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les députés, à l'expression de ma respectueuse considération.

Jacques Roulet

Ann. ment.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 27 janvier 2016

RECU 28 JAN. 2016

Le Conseil d'Etat

195-2016

Monsieur Jacques Roulet, avocat
Monsieur Pierre Bayenet, avocat
BRS Avocats
Boulevard des Philosophes 9
1205 Genève

Concerne : Milieux professionnels du taxi c/ UBER

Maîtres,

Votre courrier conjoint du 21 décembre 2015, ainsi que celui du 19 janvier 2016, sont bien parvenus au Conseil d'Etat et ont retenu sa meilleure attention

Les mouvements de mécontentement dont vous faites état sont effectivement connus et notre Conseil partage votre point de vue en ce sens qu'ils desservent tant l'image de Genève que celle du transport public de personnes, soit la profession des chauffeurs de taxis. A cet égard, nous déplorons les moyens choisis par vos mandants, ou du moins par certains d'entre eux. Ils ne démontrent ainsi pas une attitude constructive mais oppositionnelle et de blocage, alors même qu'ils reprochent – à tort – à l'Etat d'être inactif.

Cela étant, le département de la sécurité et de l'économie (DSE) confirme que le service du commerce a rendu une décision interdisant à l'entreprise UBER d'exercer son activité sous une forme donnée, qui nécessitait l'obtention d'une autorisation d'exploiter une centrale d'ordre de courses. Elle ne posait en revanche pas une interdiction absolue de déployer une activité, une autre forme étant potentiellement admissible, pour autant qu'elle respecte le cadre légal actuel. Pour le surplus, cette décision fait l'objet d'un recours.

S'agissant des actions entreprises contre UBER, respectivement les chauffeurs travaillant avec UBER de façon illégale, le Conseil d'Etat vous renvoie aux indications que le DSE vous a déjà fournies à plusieurs reprises. Des contrôles sont effectués régulièrement et donnent lieu à des dénonciations. L'autorité doit tenir compte d'une part de la loi genevoise mais également des accords internationaux et de la loi fédérale sur le marché intérieur. Dans ce cadre, des sanctions sont prononcées. Ces dernières sont néanmoins très souvent contestées devant les tribunaux. S'il ne fait aucun doute que la litispendance n'a pas le même effet dissuasif auprès des chauffeurs dénoncés qu'une sanction entrée en force, l'autorité administrative est obligée d'attendre la décision judiciaire avant de mettre à exécution des sanctions.

L'allusion que vous faites aux "*menaces de l'autorité [qui planent] sur ceux qui manifestent leur colère*" n'est pas très claire. Si tant est qu'elle concerne d'éventuelles dénonciations de manifestants, il n'est pas inutile de rappeler que la conviction d'une inadéquation des mesures mises en œuvre par l'Etat n'autorise en aucun cas des manifestations dépourvues d'autorisation ni tout autre acte illégal, qui occasionneront inévitablement des sanctions.

- 2 -

Enfin, l'ultimatum fixé au Conseil d'Etat pour prendre toutes les mesures qu'il jugera opportunes, d'ici au 4 janvier 2016 au soir, apparaît pour le moins déplacé. Le DSE est en charge de l'application de la législation sur les taxis et limousines et le Conseil d'Etat n'a aucune raison de s'immiscer dans cette tâche, qui est exécutée avec toute la diligence requise. Nous ne pouvons que vous encourager à exhorter vos clients à faire usage des voies de droits et divers processus démocratiques à leur disposition pour faire évoluer la situation s'ils la jugent critiquable.

Pour le surplus, vous n'êtes pas sans savoir que l'arrêt du Tribunal fédéral du 7 courant concerne la décision du service du commerce, laquelle visait une activité qu'UBER ne déploie plus aujourd'hui, à savoir l'utilisation de taxis jaunes et de taxis bleus. Il vous revient par conséquent d'en informer dûment vos clients, à l'occasion par exemple de l'assemblée générale du 30 janvier que vous mentionnez dans votre courrier.

Veuillez croire, Maîtres, à l'assurance de notre considération distinguée.

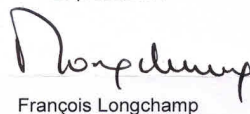
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Jean de Saugy
Avocat
D.E.S. Genève

Jacques Roulet
Avocat
Juge suppléant au Tribunal
pénal de Genève

Alain Berger
Avocat

Guillaume Etier
Avocat
Docteur en droit

Pierre-Alain Recordon
Avocat
Professeur honoraire de
l'Université de Genève

Marie Berger
Avocate

Juliette Gerber
Avocate

Stéphanie
Francisoz Guimaraes
Avocate

Vanessa
Ndoumbe Nkotto
Avocate

RECOMMANDEE
CONSEIL D'ETAT
Par son Président
M. François LONGCHAMP
Case postale 3964
1211 Genève 3

Genève, le 16 février 2016
roulet@brsavocats.ch

Milieux professionnels du taxi c/UBER

Monsieur le Président,
Madame, Messieurs les Conseillers d'Etat,

J'accuse réception de votre lettre du 27 janvier 2016.

Je prends note que le gouvernement genevois est dorénavant d'avis que la société UBER ne déploierait plus une activité visée par la décision du Service du Commerce du 30 mars 2015, confirmée jusqu'au Tribunal fédéral sur son caractère immédiatement exécutoire.

Ainsi que demandé, j'ai donné lecture de votre lettre aux quelques 300 chauffeurs et exploitants de taxis qui se sont réunis le 9 février écoulé dans le cadre d'une assemblée de la profession regroupant toutes les associations représentatives des taxis genevois.

C'est une assemblée effarée qui a pris connaissance de votre position.

J'ai également dû informer les chauffeurs de taxi du contenu précis des décisions judiciaires en question. Si le DSE s'est toujours refusé à me transmettre sa décision du 30 mars 2015 ou les décisions judiciaires ultérieures, j'ai néanmoins pu en prendre connaissance du fait que le Pouvoir judiciaire a publié en ligne l'arrêt de la Chambre administrative de la Cour de

Justice (ci-après CACJ) du 20 mai 2015. Il ressort de cet arrêt que la décision du SCom du 30 mars 2015 était libellée comme suit :

- constate qu' A _____ GmbH, respectivement B _____ Holding B.V. exerce une activité de centrale d'ordre de courses de taxis soumise à autorisation au sens de l'art. 9 al. 1 let. d 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 ;
- interdit à A _____ GmbH, respectivement B _____ Holding B.V., avec effet immédiat l'exercice son activité de transport professionnel de personnes sur le canton de Genève ;
- dit que l'interdiction sera levée dès qu'une autorisation d'exploiter au sens de l'art. 9 LTaxis aura été délivrée ;

Cette décision interdit clairement l'exercice de toute activité de transport professionnel de personnes sur le canton de Genève.

La CACJ s'est par ailleurs prononcée comme suit :

Les activités que ces sociétés développent visent à mettre en rapport des personnes désireuses d'être transportées par des voitures automobiles conduites par un chauffeur avec des transporteurs, moyennant rémunération de la course à ce dernier après prélèvement d'une commission représentant le 20 % de la course. Les recourantes proposent, à l'attention d'utilisateurs et de transporteurs, des services de gestion du trafic pour des activités de taxis, moyennant une adhésion à une organisation mise en place autour de l'application mise à disposition, dans le cadre d'une infrastructure et par recours à des moyens techniques permettant ladite gestion. Or de telles activités sont à tout le moins susceptibles de correspondre à celles d'une centrale d'ordres de taxi au sens de l'art. 13 LTaxis. (arrêt du 20 mai 2015, page 14, cons. 17 – nous soulignons)

Et le Tribunal fédéral de confirmer :

On voit en effet mal que des particuliers qui choisissent d'exercer une activité dont ils savent par avance qu'elle est considérée comme illicite et non tolérée par les autorités compétentes, puissent se prévaloir d'un dommage irréparable... (ATF du 7 janvier 2016)

C'est donc dire l'étonnement des chauffeurs et exploitants de taxis de devoir apprendre que le Conseil d'Etat et le DSE auraient changé d'avis et estimeraient dorénavant qu'UBER ne serait plus sous le coup d'une interdiction totale d'exercer, sur la base d'un argumentaire fallacieux et dénué de toute pertinence, dès lors que, quels que soient les véhicules utilisés par

UBER, son activité doit être considérée comme celle du taxi et nécessitant autorisation, ce que les autorités judiciaires n'ont pas manqué de relever.

Votre prise de position s'inscrit donc gravement en violation des décisions judiciaires des deux plus hautes instances cantonale et fédérale, qui sont pourtant d'une parfaite limpidité.

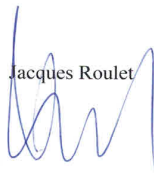
Les chauffeurs et exploitants réunis en assemblée ont été nombreux à évoquer leur incompréhension face à l'attitude du gouvernement. Ils peinent à comprendre comment des décisions de pure politique opportuniste peuvent être prises par un gouvernement alors qu'elles s'inscrivent en rupture grave avec le respect de l'Etat de droit. Ils m'ont alors donné, ainsi qu'à mon Confrère Me Pierre BAYENET, deux mandats : l'un de dénoncer les faits au Procureur général ; l'autre de rechercher solidairement UBER et l'Etat de Genève en responsabilité, du fait des gains qu'ils ont perdus.

Vous encouragez mes clients à s'adresser au DSE, en charge de l'application de la LTaxis. Je renouvelle donc ce jour ma demande à M. le Conseiller d'Etat MAUDET de respecter la loi et les décisions judiciaires.

S'agissant de la saisine des voies de droit que vous encouragez également, mes clients feront valoir la responsabilité de l'Etat de Genève, du fait de la violation manifestement volontaire de la loi par ses représentants. Chaque jour qui s'écoule sous la permissivité du DSE permettant à UBER de poursuivre son activité illicite, ne fera qu'augmenter le dommage et la réparation qui sera due par l'Etat de Genève.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Madame, Messieurs les Conseillers d'Etat, l'expression de ma respectueuse considération.

Jacques Roulet



Copie à . M. Pierre MAUDET
Commission des transports du Grand Conseil
Me Pierre BAYENET

Jean de Saugy
Avocat
D.E.S. Genève

Jacques Roulet
Avocat
Juge suppléant au Tribunal
pénal de Genève

Alain Berger
Avocat

Guillaume Etier
Avocat
Docteur en droit

Pierre-Alain Recordon
Avocat
Professeur honoraire de
l'Université de Genève

Marie Berger
Avocate

Juliette Gerber
Avocate

Stéphanie
Francisoza Guimaraes
Avocate

Vanessa
Ndoumbe Nkotto
Avocate

Département de la Sécurité et
de l'Economie
A l'att. de M. Pierre MAUDET
Conseiller d'Etat
Case postale 3962
1211 Genève 3

Genève, le 16 février 2016
roulet@brsavocats.ch

Milieux professionnels du taxi c/UBER

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Je vous remets ci-joint copie de ma lettre de ce jour au Conseil d'Etat.

La position exprimée par le Conseil d'Etat et votre Département, tendant à considérer que la société UBER ne déploierait plus une activité illicite dans le transport professionnel de personnes s'inscrit gravement à l'encontre non seulement de la décision du 30 mars 2015 de votre Département, mais des confirmations judiciaires données par la Chambre administrative de la Cour de Justice et le Tribunal fédéral.

Au nom des associations professionnelles que je représente et des 302 exploitants qui m'ont encore donné mandat spécifique lors de leur assemblée du 9 février 2016, je mets formellement en demeure votre Département de respecter la loi et les décisions judiciaires et de faire cesser toute activité à UBER SWITZERLAND AG et UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. sur le canton de Genève.

Je vous prie de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'expression de ma respectueuse considération.

Jacques Roulet



Ann. ment.

Collectif des taxis genevois
PL11709 et PL 11710 (LTVTC)
analyse en huit revendications clés

remise à la Commission des transports du Grand Conseil le mardi 1^{er} décembre 2015

1. Réaliser l'égalité de traitement entre taxis et VTC

L'Etat doit respecter l'égalité de traitement entre les différentes catégories de taxis. Comme l'indiquer Andreas AUER (*Taxis genevois : un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif, jusletter 15 septembre 2014, pp. 18 et 19*) :

S'il est loisible aux collectivités concernées de créer deux catégories distinctes de taxis (...) il ne faut pas que les différences de traitement soient telles que les principes de la proportionnalité et de l'égalité de traitement entre concurrents soient violés. (...) Si la contrepartie du droit de stationnement s'avère trop lourde, en termes d'obligations à remplir ou de taxes à payer ou de toute autre charge spécifique, le but de la distinction, qui est d'assurer un service public, risque de ne pas pouvoir être atteint, les chauffeurs et les entreprises préférant se consacrer au service restreint, moins contraignant. L'égalité de traitement, en d'autres termes, peut être violée dans les deux sens.

En l'espèce, VTC et taxis exercent exactement la même activité économique. Les seules différences de traitement admissibles doivent découler de la faculté d'usage accru du domaine public : l'obligation d'acquiescer une autorisation dans les limites du *numerus clausus*, et l'obligation de l'identification au moyen d'une bonbonne.

Le projet de loi introduit de multiples discriminations en faveur des VTC, au détriment des taxis : dispense d'examen (5 al. 3 et 6 LTVTC), dispense d'obligation de respecter les tarifs (18 LTVTC), dispense de taximètre (20 LTVTC), dispense d'obligation d'accepter les paiements en espèce (21 al. 3 et 24 al. 1 LTVTC), dispense d'obligation d'accepter toutes les courses (21 al. 2 *a contrario* LTVTC), possibilité de facturer les courses commandées non effectuées (24 al. 1 *in fine* LTVTC), dispense de l'obligation de payer une taxe annuelle (11A LTVTC *a contrario*).

Ces discriminations rendent l'activité de VTC économiquement plus rentable que celle des taxis. Les VTC pourront proposer des prix nettement moins élevés car ils auront moins d'obligations à assumer, ce qui entraînera la disparition progressive des taxis.

Il faut donc restaurer l'égalité de traitement dans la loi, et supprimer toute discrimination injustifiée.

2. Réaliser l'égalité de traitement par le haut, pour un service public de qualité

Il importe que tous les chauffeurs de taxis et de VTC, fassent la preuve de leur connaissance suffisante de la topographie de la ville, des langues française et anglaise, et de la LTVTC et de ses règlements d'application. Ces connaissances doivent être sanctionnées par des examens, pour tous, sans discrimination aucune.

Les obligations d'accepter les paiements en liquide, d'accepter toutes les courses, de respecter les tarifs règlementaires doivent être imposés sans discrimination à tous, taxis ou VTC.

3. Laisser la place aux innovations technologiques dans le respect de l'égalité

Il se justifie d'admettre l'utilisation de systèmes homologués par le Conseil d'Etat en remplacement du taximètre, sans discrimination pour les taxis et pour les VTC.

Il se justifie également d'imposer à tous les véhicules, taxis ou VTC, d'être équipés d'un système de paiement par carte bancaire.

4. Permettre des investissements durables dans le respect de l'égalité

Le système prévu par la LTVTC décourage les investissements car les autorisations d'usage accru du domaine public sont délivrées pour des durées limitées (6 ans, 12 al. 1 LTVTC), sont révocables (12 al. 3 LTVTC), et ne sont pas transmissibles librement (sauf dans le délai de six mois suivant l'entrée en force de la loi, 46 al. 3 LTVTC).

Pour assurer un service public de qualité, il faut que les titulaires d'une autorisation d'usage accru du domaine public puissent investir sans risque, en particulier dans des véhicules de haute qualité.

Il faut noter que dans le projet LTVTC, les VTC n'étant pas soumis à l'exigence de l'autorisation d'usage accru du domaine public, ils n'ont pas à craindre sa révocation et peuvent donc investir sans risque. Il s'agit là encore d'une discrimination qui aurait pour conséquence une qualité de service plus élevée chez les VTC que chez les taxis.

Pour assurer l'égalité de traitement et la sécurité des investissements, il faut que les autorisations d'usage accru du domaine public soient pérennes, transmissibles et non révocables.

Si la carte professionnelle, qui est liée à un chauffeur, doit pouvoir être révoquée à titre de sanction, rien ne justifie la révocation d'une autorisation d'usage accru du domaine public. Celle-ci est liée à un véhicule immatriculé comme taxi, qui peut être utilisé par n'importe quel chauffeur titulaire de la carte professionnelle.

5. Garantir la réciprocité face à l'étranger (pas dans les propositions de Me Roulet)

Il convient de préciser que l'accès des chauffeurs étrangers au marché genevois se fait sous réserve de réciprocité, afin d'éviter que les chauffeurs étrangers ne soient mieux traités à Genève que les chauffeurs genevois à l'étranger.

Proposition d'amendement à l'article 14 LTVTC :

14 al. 1

Les transporteurs en provenance d'autres pays ont accès au marché genevois aux mêmes conditions que celles prévues à l'article 13 et sous réserve de réciprocité.

14 al. 2

Sont par ailleurs réservées les dispositions des traités internationaux et des législations d'application de droit suisse, en tant qu'elles limitent les facultés et la durée du travail en Suisse.

6. Lutter contre le dumping (pas dans les propositions de Me Roulet)

L'article 3 al. 1 lit. f de la loi sur la concurrence déloyale interdit d'offrir, de façon réitérée, des prestations au-dessous de leur prix coûtant. Il convient de concrétiser ce principe dans la nouvelle loi en déléguant au Conseil d'Etat la tâche de fixer le prix plancher qui couvre les charges et revenus d'un chauffeur de taxi.

Proposition d'amendement à l'article 18 al. 5 LTVTC :

Le Conseil d'Etat fixe les montants maxima et minima des tarifs des transporteurs, TVA incluse, pour la prise en charge, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments liés au lieu de prise en charge. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.

7. L'attribution des autorisations d'usage accru du domaine public (pas dans les propositions de Me Roulet)

La LTVTC supprime le prix unique d'acquisition de l'autorisation d'usage accru du domaine public, et fixe une taxe annuelle ne dépassant pas CHF 1'400.- par autorisation. Il précarise les autorisations et interdit leur transfert, réduisant leur valeur.

Ce changement a obligé les concepteurs du projet à prévoir des dispositions transitoires peu satisfaisantes, soit la faculté pour les titulaires actuels d'une autorisation de taxis de service public de renoncer à celle-ci moyennant remboursement durant une période transitoire. A l'issue de celle-ci, les chauffeurs perdront l'argent qu'ils ont dû investir pour acquérir l'autorisation, car elle ne pourra pas être vendue.

Cette perte sèche pour les titulaires d'autorisations, couplée avec l'obligation de payer une taxe annuelle, est inadmissible. Elle entrainera par ailleurs une perte pour l'Etat qui devra rembourser les nombreux titulaires qui renonceront à leur autorisation durant la période transitoire.

Le CTG demande la mise en œuvre de la solution suivante:

1. Fixer un émolument unique pour la délivrance initiale d'une autorisation d'usage accru du domaine public à CHF 40'000.-, pour ceux qui ne disposent pas encore de l'autorisation ;
2. Augmenter le *numerus clausus* de 875 à 1000 autorisations, soit introduire 125 autorisations payantes, attribuées par ordre d'ancienneté aux personnes figurant sur la liste d'attente et qui ne disposent pas encore d'une autorisation, ce qui générera pour l'Etat un revenu de 5 millions de francs ;
3. Durant une période transitoire de cinq ans, à titre d'encouragement au départ, verser CHF 60'000.- aux 225 premières personnes qui renonceront à une autorisation d'usage accru du domaine public, ce qui représentera un coût de 13,5 millions de francs ;
4. Au fur et à mesure que des places se libéreront, admettre les 225 personnes suivantes en liste d'attente et qui ne disposent pas encore d'une autorisation, au prix de CHF 40'000.- par autorisation, ce qui générera pour l'Etat un revenu de 9 millions de francs.
5. Dès l'expiration de la durée transitoire de cinq ans ou après le départ de 225 titulaires, l'Etat ne délivrera ni ne remboursera d'autorisations. Les autorisations seront transmissibles librement, au prix du marché.

Cette solution est neutre pour les comptes de l'Etat ; elle permet d'éviter que les chauffeurs qui ont investi pour acquérir leur autorisation ne perdent leur investissement ; elle garantit, après la période transitoire, la valeur économique des autorisations.

8. Améliorer la situation à l'aéroport (pas dans les propositions de Me Roulet)

Pour assurer la présence d'une disponibilité constante de véhicules, il faut que le temps d'attente nécessaire soit compensé par une taxe de prise en charge plus élevée. Le prix global minimum (prise en charge, bagages et trajet) devrait être fixé par le Conseil d'Etat à CHF 30.-.

Il convient par ailleurs d'assurer que l'Aéroport joue le jeu de la nouvelle loi, notamment en interdisant l'accès aux rabatteurs pour taxis clandestins

Proposition d'amendement à l'article 18 al. 5 LTVTC :

Le Conseil d'Etat fixe les montants maxima et minima des tarifs des transporteurs, TVA incluse, pour la prise en charge, le temps d'attente, les bagages et les éventuels suppléments liés au lieu de prise en charge. Il détermine les types de dispositifs admis pour le calcul du prix des courses.

**POUR LE RESTE, LE CTG SOUSCRIT AUX PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS
ET AUX ANALYSES DE Me JACQUES ROULET**

Collectif des taxis genevois, le 1^{er} décembre 2015

CLUB EN FAUTEUIL ROULANT GENEVE

1990 2015


•••

Route de Loex, 151 / 1233 Bernex

tél. +41 (0)22 346 41 41

fax +41 (0)22 347 70 53

www.cfrge.ch / cfrge@cfrge.ch

 Section de l'Association suisse des paraplégiques - spv.ch

Concerne : PL 11709, 11710 et 10513 - Environnements favorables pour les personnes vivant avec une lésion de la moëlle épinière : lever les obstacles liés aux transports

Le Rapport de l'OMS¹ indique que « L'accès aux transports est nécessaire pour participer à l'éducation, à l'emploi et aux activités sociales à l'extérieur du domicile. (...) Des transports en commun utilisables constituent l'un des facteurs facilitateurs les plus importants pour les personnes handicapées.² » Bien que l'accessibilité physique aux transports publics genevois ait été très largement améliorée, du chemin reste à faire, que ce soit en matière de qualité et de sécurité du transport des personnes en fauteuil roulant comme pour leur accès aux quais-trottoirs dans les communes autres que la Ville de Genève. Certain de ces problèmes pourraient également se poser dans les futures rames du Léman Express !

Pour une personne en fauteuil roulant, à mobilité réduite ou vivant avec un autre type de handicap (sensoriel, cognitif ou mental), l'on pourrait penser que l'offre large de « transports adapté » dans le canton de Genève constitue un moyen de déplacement satisfaisant, donc suffisant. Lors de l'audition³ (en octobre 2015) de la FÉGAPH, accompagnée du Club en fauteuil roulant Genève et de Cerebral Genève, membres de la dite fédération, nous avons montré que cela n'est pas le cas. En effet, l'offre générale est peu claire, si ce n'est opaque⁴, en matière de tarif et de disponibilités du service. Rappelons que cette offre n'est soumise à aucune législation ou réglementation cantonale, à la différence des autres modes de transport. Les associations de personnes vivant avec un handicap et leurs proches ont démontré que les divers modes de fonctionnement de ces sociétés de transport adapté ne permettent pas aux personnes vivant avec un handicap, et ayant besoin de ce type de transport, d'aller et venir à leur guise, selon leurs besoins pour travailler, faire leurs courses, vivre en société et vivre leurs loisirs. Au sens des droits fondamentaux applicables, il y a, à tout le moins, inégalité de traitement, voire discrimination systémique. Ainsi, il est indispensable d'envisager d'autres solutions. En effet, il reste un autre type de moyen de transport, les taxis.

¹ OMS, 2013, *Lésions de la moëlle épinière, perspectives internationales*, Genève, Version française : Recherche Suisse pour paraplégiques, traduction : Nejla Essaafi Elkhadiri

² cf. OMS, 2013, p. 167 et 173

³ audition par la Commission des affaires sociale du Grand Conseil, Genève, le 06 octobre 2015

⁴ cf. « loyauté des transactions commerciales »

Les taxis à Genève ne proposent aucune offre adaptée complète, à l'exception d'un seul véhicule taxi « privé ». De plus, pour nombre de personnes vivant avec un handicap sensoriel notamment ou les personnes à mobilité réduite (sans être en fauteuil roulant), l'accès aux véhicules présente des difficultés diverses qui seront détaillées par oral lors de l'audition du 17 novembre 2015, A cela s'ajoute que l'accès leur est parfois, voire plus, refusé, qu'elles soient accompagnées ou non de leur chien d'assistance dûment identifié.

Étant donné les articles 15 et 16 de la Constitution genevoise de 2012, complétés par l'article 209, alinéa ⁵, il va de soi que l'égalité doit être réalisée en matière de transports accessibles au public, tel les taxis et VTC. Expertes en leur matière et riches d'une grande expérience, les associations de personnes vivant avec un handicap et leurs proches, plus particulièrement le Club en fauteuil roulant Genève, ne peuvent se satisfaire de l'absence de législation. Envisager qu'une simple disposition réglementaire suffira à ce qu'un nombre significatif de véhicules accessibles (taxis exclusivement) soit mis en circulation est une erreur. De plus, une telle « incitation » est gravement disproportionnée, s'agissant de droits fondamentaux que l'on concrétiserait ainsi « en catimini »⁶.

L'article 4. litt a et b du PL 11709 indique bien qu'il s'agit mettre à disposition de « tout public », le transport professionnel de personnes et leurs effets, semblant ainsi répondre à l'exigence constitutionnelle. Or, c'est avec grande surprise que nous ne trouvons aucune mention de l'accessibilité des personnes vivant avec un handicap aux taxis et VTC. En effet, l'on est en droit de trouver les éléments concrétisant l'exigence constitutionnelle d'accessibilité dans les articles suivants, notamment : articles 6, al. 2 : matière des examens de chauffeur de taxi⁷, 17 : obligations générales⁸, 20 : Exigences relatives aux voitures de taxis, 23 : immatriculations et limitations (VTC). Pour des propositions détaillées d'amendements, se référer aux propositions d'amendements faites par la FÉGAPH début 2016.

A Genève, selon les chiffres de l'OFS, ce sont plus de 70'000 personnes -de plus de 18 ans- qui vivent avec un handicap, dont plus de 20'000 avec un grand handicap ! Serait-ce donc une lubie que le parc de taxis et VTC soit accessible ?

En 2007, l'IRU, Union internationale des transports routiers, avec la CEMT, Conférence européenne des ministres des transports, a publié un rapport⁹ on ne peut plus clair. En effet, la population concernée dans l'UE état estimée à 45 millions de personnes vivant avec un handicap. Il y a donc lieu de s'interroger sur le développement de solutions permettant de faciliter les déplacements d'autant de personnes. Après un premier rapport à la fin des années 90, portant sur les aspects économiques, qui renaient l'acquisition de véhicules adaptés comme taxis¹⁰, il s'est avéré important de réfléchir plus avant sur ce que devrait être un véhicule taxi accessible.

⁵ art. 209, al 1, Cst 2012 : « L'État favorise l'intégration économique et sociale des personnes handicapées. »

⁶ cf. page 59 du PL11709-11710

⁷ <https://www.iru.org/cms-filesystem-action/mix-publications/taxiaccesschecklist.f.pdf>

⁸ https://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/Voluntary%20Taxi%20Guidelines_FR.pdf

⁹ CEMT-IRU, 2007, « Améliorer l'accès aux taxis », Rapport conjoint CEMT-IRU Paris, OCDE

<https://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=mix-publications/Taxi%20Summary%20report%20FR.pdf>

¹⁰ CEMT-IRU, 2001, Rapport conjoint CEMT-IRU sur les Aspects économiques de l'accessibilité des taxis, Paris, CEMT

Le Rapport de l'OMS cité précédemment nous apprend que plusieurs types de solutions existent et sont utiles pour les personnes que nous représentons.

Par exemple : « Prenant en considération ces perceptions (que les transports spéciaux peuvent être ressentis comme « un traitement spécial »), le projet suédois "Brukslinjen" a commencé en 2001, regroupant les municipalités rurales et urbaines pour intégrer entièrement les itinéraires flexibles des STS au système de transport public existant - y compris les bus scolaires et autres transports à itinéraire régulier. Le projet a été "Brukslinjen" a été étendu à tout le pays (35, 37). La Suède s'appuie largement sur les taxis pour les STS (35).

Une solution plus technologique a été mise en œuvre avec Regiotaxi KAN aux Pays-Bas et l'initiative FLIPPER à Bologne, en Italie. Ces deux programmes utilisent un système répondant à la demande basé sur la technique de la télémétrie, dans lequel des centres d'aiguillage du trafic utilisent un mode de réservation informatique et de systèmes de localisation automatique des véhicules. Cette information est ensuite traitée par un logiciel d'optimisation d'itinéraire qui intègre le système de transport adapté dans le système de transport public, de taxis privés, et d'autres services. En utilisant un seul billet, une personne peut commander un itinéraire et ensuite être dirigé vers une série d'options d'interconnexions de moyens de transport.

Certaines grandes villes privilégient les taxis privés accessibles. La flotte de taxi à Londres, au Royaume-Uni, par exemple, est à 75% accessible (soit environ 24 000 véhicules) (100% en 2018). (...)

La mobilisation croissante des consommateurs en collaboration avec le gouvernement a réussi à accroître le transport accessible dans les systèmes de "transport intégré rapide" au Cap et à Johannesburg, en Afrique du Sud, ainsi que dans le projet de transport rapide à Dar es-Salaam, en République-Unie de Tanzanie, qui intègre pleinement les réseaux de transport public avec des opérateurs privés de transport adapté. Dès les années 1970, le Brésil était un chef de file dans la mise en œuvre des programmes de bus à circulation rapide prioritaires, mais les contraintes économiques ont fait qu'il était plus difficile pour les villes de financer l'infrastructure publique. Au lieu de réduire les services accessibles, cependant, et stimulés par les protestations de groupes représentant les personnes âgées et les personnes handicapées, les villes du Brésil ont opté pour des partenariats public-privé pour des bus express offrant l'accessibilité totale. (...)

Le succès de l'une de ces stratégies quelconque dépend de la coopération d'un personnel de transport compétent et bien informé. Les systèmes de verrouillage de sécurité dans les bus sont de peu d'utilité si le conducteur de bus n'a pas été formé à les utiliser. Les chauffeurs de taxi peuvent disposer de véhicules accessibles, mais peuvent quand même éviter les personnes en fauteuil roulant en raison du dérangement qu'ils perçoivent. Même les cadres et les décideurs politiques peuvent ne pas comprendre l'importance de l'accessibilité ou la nécessité de lignes directrices bien documentées sur les solutions à faible coût en matière d'accessibilité.

Pour de nombreuses personnes dans les pays à revenu élevé, les véhicules privés et adaptés permettent de promouvoir l'autonomie, la participation communautaire et un niveau plus élevé de satisfaction dans la vie (118-120). L'article 20 de la CDPH sur la mobilité personnelle impose l'accès aux aides à la mobilité et aux dispositifs pour favoriser l'autonomie, et exige la formation et un personnel spécialisé. Pour ceux qui peuvent se transférer dans une voiture, et disposer d'un fauteuil roulant qui peut facilement être rangé, le coût des systèmes de conduite adaptés pour un véhicule avec boîte de vitesse automatique peut être relativement modeste. Dans des pays comme la Chine, la Malaisie, la Thaïlande et le Viet Nam, des motocyclettes adaptées sont une solution populaire à moindre coût pour certaines personnes avec une paraplégie (121).

Pour ceux qui ne peuvent pas se transférer dans un véhicule, les véhicules accessibles aux fauteuils roulants sont une solution plus coûteuse, en particulier pour les personnes tétraplégiques (122), qui peuvent également avoir besoin d'un ami ou d'un assistant pour conduire (30). Néanmoins, d'importantes innovations sont en cours dans les politiques d'aides techniques dans certains pays, qui proposent des solutions telles que des subventions et des aides (123-126). En Finlande, par exemple, l'achat de véhicules privés adaptés est soutenu par une

baisse de l'impôt. »¹¹

Réglementation existante :

Par exemple, MADRID :

Bulletin municipal du 15.12.2014, BOAM num. 7.314, pp20 et ss : Résolution 2373, 24.11.2014 Décret 74/2005, du 28.07.2005, article 8.3 : planification indiquant la nécessité de disposer de suffisamment de véhicules adaptés pour répondre aux besoins...

Décret 1544/2007, 23.11.2007, article 8 : conditions de base pour l'accessibilité et la non-discrimination des personnes vivant avec un handicap, « il est établi que dans toutes les agglomérations (communes ou regroupements de communes) les mairies promeuvent qu'au moins 5% des licences de taxis correspondent à des véhicules adaptés ». Les mairies ont 10 ans depuis l'entrée en vigueur du décret, pour réaliser cet objectif (jusqu'en 2017).

Une subvention a été accordée en 2010 ; elle est de 18'000 Euros maximum /par chauffeur titulaire d'une licence et ayant acquis un véhicule adapté-modifié son véhicule. Si la transformation ou surcoût est inférieur à 18'000 €, la subvention ne rembourse que la somme en question.

Ces taxis sont nommés « eurotaxi » selon l'Ordonnance de régulation des taxis (ORT) du 28.11.2012. La résolution 2373 du 24.11.2014, (à la suite des décisions précédentes) établi que : « afin d'améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant, 300 licences sont délivrées (selon des exigences précises de qualité du chauffeur), dans un régime spécial de 6 ans (jusqu'en 2020) dès le lendemain de la publication de la résolution. Ces licences autorisent le service tous les jours de la semaine, fêtes et période estivale comprise. Ces taxis doivent servir en priorité les personnes à mobilité réduite.

Il est autorisé de faire la publicité sur la carrosserie du taxi, selon des règles précises.

Les chauffeurs reçoivent une formation spécialisée pour les personnes vivant avec un handicap, formation de 5 jours.

Informations sur les sites suivants :

<http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/TAXI/Tramites/Ficheros/Resolucion%20Convocatoria%20EUROTAXI%20BOAM%2015%20dic%202014.pdf>

Copia impresa del documento cuyo original puede comprobar en https://sede.madrid.es/csv_con_el_codigo_0901E24080DB5C46

Voir aussi : <http://www.aemaeurotaxi.es/index.php/fr/>

<http://www.abc.es/madrid/20141120/abci-licencias-eurotaxis-madrid-201411191822.html>

<http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/TAXI/Ficheros/Vehiculos/Fichas%20municipales/FICHA%20MUNICIPAL%20RENAULT%20KANGOO%20TPMR.pdf>

Par exemple, TORONTO :

En février 2014, le conseil municipal a accepté une réforme du service des taxis :

- Licence individuelle plutôt que louer un taxi à une compagnie ayant une licence,
- Obligation d'avoir un taxi accessible en 2024 au plus tard,
- possibilités de faire payer des surtaxes aux personnes « louches » ou aux personnes vomissant dans le taxi.

Par exemple, NEW-YORK :

Obligation que la moitié de la flotte de taxi soit accessible en 2020, soit 6'500 sur 13'000 ; actuellement seuls quelques centaines le sont-

Exemples de taxis accessibles :

Londres :

https://www.youtube.com/results?search_query=london+taxi+for+disabled

<https://www.youtube.com/watch?v=sLfYFhk-Uw>

Bruxelles :

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/taxi/taxis-pmr>

¹¹ cf. OMS, 2013, pp173-175

Paris :
<http://www.taxisg7.fr/decouvrez-nos-services/g7-taxis-parisiens-mobilite-reduite-handicap>

NewYork :
<https://www.youtube.com/watch?v=P9mWrLLw-w4>

Divers véhicules accessibles aux fauteuils roulants, utilisables en taxi ou VTC et disponibles sur le marché, par exemple :

RENAULT - MERCEDES BENZ:

1. véhicules d'usine : <http://www.renault.fr/gamme-renault/mobilite-reduite/solutions-de-mobilite/adaptations-disponibles/>

http://www.autohandicap.ch/vehicules_adaptes/kangoo

http://www.autohandicap.ch/vehicules_adaptes/renault_trafic_fr

http://www.autohandicap.ch/vehicules_adaptes/mercedes_benz_fr

2. autres : http://www.handynamic.fr/voitures-pour-particuliers/nos-voitures-pour-personnes-handicapees/monospace-handicap-69-pl-dont-1-fr/renault-grand-kangoo-happyaccess-handicap/#brochure_grand_kangoo_happyaccess

NISSAN :
<http://www.guideautoweb.com/articles/19779/nissan-nv200-taxi-adapte-aux-fauteuils-roulants/>

FIAT :
http://www.autohandicap.ch/vehicules_adaptes/fiat_scudo_fr

VW :
1. véhicules d'usine : http://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.ch/fr/conseil_vente/offres_speciales/move.html
2. autres : http://www.handynamic.fr/voitures-pour-particuliers/nos-voitures-pour-personnes-handicapees/monospace-handicap-69-pl-dont-1-fr/volkswagen-caddy-maxi-happyaccess-handicap/#brochure_caddy_maxi_happyaccess

Note sur l'accessibilité des taxis à Genève

Cyril Mizrahi, av., président de la FéGAPH / 5 juin 2015

Cadre juridique

- **Art. 16 al. 1 Cst./GE** : L'accès des personnes handicapées aux bâtiments, installations et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public, est garanti.
- Conformément à l'art. 4 LHand (RS 151.3), le canton a ainsi étendu la protection de l'égalité des personnes handicapées de manière générale aux équipements et prestations destinées au public, dont les taxis font incontestablement partie, tant en tant que véhicule qu'en tant que prestation de service, étant précisé que la réglementation des taxis relève de la compétence des cantons.
- Par **taxi** il faut ici entendre tout service de transport professionnel de personnes destiné au public (Uber compris), que l'on peut héler dans la rue, prendre à une station, commander juste avant la course ou réserver à l'avance par tout système de communication.
- Il y a lieu de tenir compte du principe de la proportionnalité, en s'inspirant des travaux de la Constituante (cf. notamment le *Rapport sectoriel 102 Droits fondamentaux* de la commission 1 de l'Assemblée constituante du 30 avril 2010, p. 14 et suivantes : http://www.ge.ch/constituante/doc/d41/AC_CoT1_RA_102_Droits-fondamentaux_2010-04-30.PDF) comme des art. 11 et 12 LHand et 6 OHand (par analogie, puisque la règle posée par l'art. 16 al. 1 Cst. va plus loin que les règles de la LHand).

Propositions relatives à la prestation (ne concernant pas les véhicules) qui peuvent être appliquées de suite

- Obligation d'accepter toute course : aucune course ne peut être refusée en raison, directement ou indirectement, d'un handicap, même si le véhicule n'est pas spécialement adapté.
- Obligation de transporter aux mêmes conditions (prix, délai d'attente, etc.) les personnes handicapées, sans supplément de prix un chien d'assistance ou un fauteuil roulant, respectivement de fournir à la personne qui le demande un véhicule suffisamment grand.
- Obligation pour le conducteur ou la conductrice de fournir à la personne handicapée l'aide raisonnable que l'on peut attendre (guider une personne aveugle jusqu'à la voiture, parler distinctement à une personne malentendante)
- Sensibilisation obligatoire pour les conducteurs et conductrices actuels et futurs aux comportements adéquats face à une personne avec handicap (voir guide annexé)

Propositions relatives aux véhicules (peuvent être combinées)

- Délai de 10 ans pour que tous les taxis soient accessibles (id. Toronto)
- Au bout d'un certain nombre d'années dans ce délai, obligation pour les *nouveaux* véhicules affectés au service de taxi d'être accessibles
- Accessibilité sans transbordement pour les personnes en fauteuil
- Le Conseil d'Etat définit les normes d'accessibilité en se basant sur les recommandations internationales et les normes déjà adoptées à l'étranger
- Obligation pour chaque interface (Uber ou centrale d'appel) d'offrir dans un certain délai un taxi accessible sans transbordement, aux mêmes conditions (prix et délai d'attente, etc.)
- Mesures d'encouragement financières pour ceux qui optent pour un véhicule accessible dans un certain délai, en se basant sur les mécanismes prévu pour les taxis écologiques (baisses du prix de la taxe pour les taxis, cumulables cas échéant), ou encore la rénovation énergétique des bâtiments

Propositions concernant les infrastructures

- Accessibilité des stations de taxis pour tous les types de handicap dans un certain délai (lignes de guidage et signalétique bien contrastée, systèmes de communication sans barrières, accessibilité physique permettant également le dépliage de rampes arrières ou latérales, etc.)
- Accessibilité des sites Internet (conformité WAI) et autres systèmes de communication (Uber compris, ce qui ne devrait pas être difficile, la loi américaine étant très claire) et de commande de taxi (possibilité de commander un taxi pour les personnes avec un handicap de la vue ou de l'ouïe, sensibilisation des opérateurs et opératrices téléphoniques)

Bref résumé des thèmes que souhaite exposer**les milieux professionnels du taxi****Commission des transports du Grand-Conseil 10 novembre 2015****1. Pourquoi une nouvelle loi ?**

- Une nouvelle loi pour UBER ? Alors que depuis 14 mois, la démonstration est faite que les lois n'intéressent pas UBER !
- Quelle garantie qu'une nouvelle loi issue de vos travaux soient mieux respectée par UBER et tous les transporteurs « sauvages » que l'actuelle loi ?

2. Faut-il bouleverser tous les principes des législations taxis antérieures ?

- Tenir compte que le monde et le métier du transport de personnes a évolué et évolue irrémédiablement ?
- Quel est le bien public à protéger ?
- Faut-il totalement déréguler ?
- Pourquoi les taxis sont-ils considérés comme si mauvais ?
- Les taxis et le numerus clausus
- Abrogation de la LTSP de 2014 ?

3. Le pari de la modernité ?

- Un pari possible, mais sous contrôle !
- Avec la garantie d'un rétablissement des chances égales pour tous = contraintes égales pour tous les transporteurs.
- Et la garantie d'un cadre respectant suffisamment les droits des travailleurs.

4. Le PL de la LTVTC ?

- Bon ou mauvais choix ?
- Le positif et le négatif
- Les erreurs fondamentales :
 - La disparition à court terme des taxis au profit des VTC
 - Les clients laissés à la merci des pratiques agressives et sans scrupules de certains exploitants de VTC
- Une LTVTC, sans corrections importantes, serait un choix désastreux
- Une option possible mais si on rectifie les erreurs graves du PL.

5. La motion M2284 (Mme Movard) et la motion M2097 (M. Lussi) ?

- Des principes repris dans le PL de la LTVTC et à intégrer dans les amendements !
- Sauf le numerus clausus généralisé : impossible à réaliser.
- Le fonds de solidarité n'a plus de raison d'être et sera dissout à terme.

6. Le PL « Nidegger » ?

- Les grandes lignes peuvent se retrouver dans la LTVTC si celle-ci est sérieusement amendée !
- A défaut d'amender la LTVTC, il vaut mieux partir sur la base du PL Nidegger en adaptant la LTaxis

7. Présentation des propositions d'amendements de la LTVTC des milieux professionnels du taxi.

**Uber : Les enjeux d'une nouvelle réglementation pour les taxis et les VTC
A l'attention des membres de la commission des Transports du Grand Conseil**

Genève, novembre 2015

Steve Salom

Directeur général, Uber Suisse romande

Maxime Drouineau

Affaires publiques, Uber Europe de l'ouest



Notre vision pour Genève

Dans le secteur des transports légers de personnes, **Uber est une application permettant à un utilisateur d'être connecté au chauffeur le plus proche en deux clics sur son smartphone**. Cet objectif, qui paraît simple, est longtemps resté inatteignable dans de nombreuses villes avec les moyens de transport habituels, et où il était notamment trop compliqué, trop cher ou trop long de trouver un taxi par exemple.

L'économie du partage n'est pas à comprendre comme un partage désintéressé, mais comme le partage rémunéré des actifs, venant remplacer la possession individuelle de biens comme une voiture ou un appartement. Il s'agit d'un phénomène qui a commencé son développement dans le milieu des années 2000, et dont les représentants les plus importants sont des sociétés qui organisent la mise en relation entre des individus grâce à des plateformes en ligne, afin d'optimiser le partage de ces biens : c'est le cas d'Airbnb (biens immobiliers), d'Uber, de Blablacar (véhicules), et d'autres encore.

La possession individuelle d'une voiture, permettant à chaque individu (qui en a les moyens) de se déplacer à sa guise, a eu des conséquences importantes sur l'environnement, le pouvoir d'achat des ménages (on estime à environ CHF 10 000 le prix moyen de possession d'une voiture), la congestion urbaine (avec en moyenne 1.2 passagers par véhicule) et donc la mobilité et l'économie en général. Le passage d'une société où chacun a la possibilité de se déplacer quand il le souhaite, en toute sécurité, immédiatement et à bas coût, verra **le déclin de la possession de voiture individuelle**. Pour rappel, en moyenne une voiture individuelle reste inutilisée 96% du temps, et occupe jusqu'à 15% de l'espace urbain dans certaines villes (avec les places de stationnement, un espace très peu productif) : la possession individuelle d'une voiture est donc un non-sens économique, écologique et urbain. Dans notre vision pour Genève, un réseau efficace de voitures connectées permettent de transporter plusieurs personnes à la fois, et ce, tout au long de la journée.

Pour parvenir à atteindre cet objectif, la modernisation du cadre réglementaire du secteur des transports légers est nécessaire. Cela implique de créer un cadre qui respecte au minimum les points suivants :

- Créer une **catégorie de voitures avec chauffeurs professionnels** à part entière, distincte de la catégorie des taxis, ces derniers devant conserver le monopole de la maraude;
- En définir les **conditions d'accès** de façon à ce que devenir chauffeur professionnel soit relativement rapide et simple administrativement, tout en étant sûr, afin de garantir une offre suffisamment large et qui se renouvelle rapidement;
- Garantir la **flexibilité des prix des courses**, afin que l'offre et la demande puissent s'équilibrer : c'est l'une des conditions essentielles à la satisfaction de la demande. De façon générale, plus les prix sont bas, et plus la demande augmente (car de nouvelles catégories sociales ont accès au service), ce qui permet en retour d'augmenter les revenus des chauffeurs. Cela permet également de proposer des gammes de services différentes;
- Définir de façon simple et pragmatique un cadre réglementaire pour les plateformes de mise en relation sur smartphone, dont le rôle est de connecter demande et offre de transport.

1. Taxis et VTC



Actuellement, la loi (promulguée en 2005) sur les taxis et limousines, prévoit deux catégories de véhicules professionnels de transport de personnes : les taxis et les limousines. Si le statut des taxis semble répondre à l'utilisation qui en est faite par la population (bien qu'ils soient très chers et donc réservés à une élite), les limousines en revanche souffrent aujourd'hui d'un cadre réglementaire trop rigide. Les conditions qui autorisent un candidat à devenir chauffeur professionnel de limousine incluent le permis professionnel B121, mais également un examen, pour lequel il n'existe qu'une seule session annuelle, et dont le taux de réussite est très bas. Il est également à noter que cet examen est organisé, et évalué, par les professionnels du secteur, ce qui représente un conflit d'intérêts flagrant : les chauffeurs professionnels assimilent très souvent la concurrence à une baisse de revenus, et souhaitent qu'un nombre très faible de nouveaux entrants accèdent au marché. Par ailleurs, la loi précise que les limousines doivent obligatoirement être réservées à l'avance, mais la rédaction de la loi de 2005 ne permet pas à des applications comme la nôtre, qui sont aujourd'hui très utilisées à travers le monde (plus de 60 pays), de développer leurs activités.

Par ailleurs, cela interdit également à un opérateur intermédiaire de proposer à la fois un service de taxis et un service de limousines.

Par conséquent, il n'existe pas aujourd'hui à Genève - ou alors de façon très limitée - d'offre privée de transport qui puisse fonctionner à la demande. Permettre de réserver une limousine pour une durée de trois heures par exemple, et ce plusieurs jours à l'avance, en rédigeant un contrat écrit entre le client et le chauffeur déterminant le prix à l'avance, ne correspond pas à l'attente des Genevois en matière de mobilité.

Compte tenu de ce qui est décrit ci-dessus, afin de moderniser le cadre réglementaire, il nous semble nécessaire et judicieux de permettre à l'offre de limousines (ou VTC) de bénéficier d'un cadre réglementaire qui favorise l'accès à la profession d'un nombre plus élevé de chauffeurs professionnels. En la matière, les règles définies au niveau fédéral nous semblent largement suffisantes pour assurer la sécurité des consommateurs, la qualité du service, et la disponibilité de l'offre.

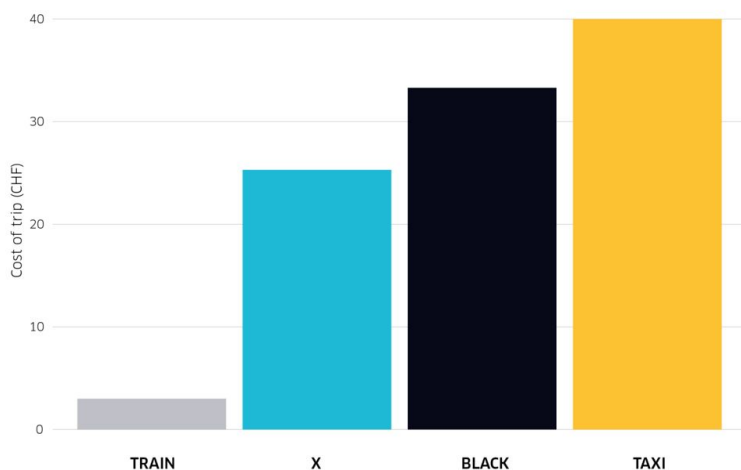
Par ailleurs, les applications de mise en relation entre les chauffeurs professionnels et les utilisateurs à la recherche d'un véhicule doivent être totalement prises en compte, et les VTC débarrassés des règles anciennes qui régissaient les transports à l'époque où les outils informatiques n'existaient pas. **Les propositions de réforme qui figurent dans le projet de loi déposé par le Conseiller d'Etat Pierre Maudet nous semblent par conséquent aller dans le bon sens, et auront probablement un effet positif sur le développement du secteur des VTC.**

Les VTC seront un service complémentaire des taxis, ainsi que des transports en commun.

Compte tenu des exigences élevées pour devenir chauffeur de taxi, il est légitime d'imaginer que ces derniers puissent avoir le droit de se "convertir" en VTC s'ils le souhaitent, simplement en retirant leur bonbonne de taxi. Ce système permettrait aux chauffeurs de taxi qui le souhaitent de travailler avec des applications comme Uber, lorsqu'ils se trouvent en "heures creuses" et que la maraude ne suffit plus à leur assurer un nombre suffisamment élevé de courses. Cela permettrait de sortir du système paradoxal où des chauffeurs de taxis font la queue aux aéroports en attendant des courses, et où les clients font la queue en attendant un taxi. Pour cela, il est important d'instaurer une mesure simple et rapide afin de procéder à ce changement. Le système actuel d'autorisation d'exploiter une limousine en tant qu'indépendant ou employé avec des plaques d'immatriculations spécifiques est inutilement long et compliqué.

Zurich est un bon exemple : il suffit pour un chauffeur de taxi de retirer sa bonbonne pour se "transformer" en VTC et il est n'est donc pas étonnant de constater que des centaines de chauffeurs de taxis utilisent Uber en tant que VTC, de manière simple et flexible en complément de leur activité de taxi.

AVERAGE TRIP PRICES FROM GENEVA AIRPORT TO CENTRAL STATION



2. Les changements induits par l'évolution technologique dans le secteur du transport léger de personnes

Depuis l'apparition des smartphones, en 2007, et le développement d'applications qui permettent de commander une voiture avec chauffeur en appuyant sur un bouton (en 2009), le transport de personnes a connu de profondes modifications, qu'il est important de prendre en compte en bâtissant un cadre réglementaire moderne et adapté.

Historiquement, des règles très strictes encadrent le transport léger de personnes :

- une couleur spécifique pour les taxis, ou des signes distinctifs
- des tarifs réglementés, une carte visible de chauffeur professionnel,
- un numerus clausus pour réguler l'offre, etc.
- Un examen généralement sélectif

Il est important de comprendre l'origine de ces règles pour envisager leur évolution. Quiconque hèle un taxi dans la rue n'a, *a priori*, aucune information sur le véhicule dans lequel il s'apprête à rentrer, ni sur son chauffeur. Le client est donc dans une situation de vulnérabilité, à laquelle la loi répond : en imposant des tarifs réglementés et des signes distinctifs, un client peu habitué à ce mode de transport ou tout simplement un étranger sont certains de bénéficier d'un tarif fixe et de payer le prix juste. Il a également la certitude que son chauffeur est un professionnel et qu'il est assuré. Toutes ces règles ont du sens dans le cas des taxis (qui ont le privilège exclusif de pouvoir être hélés dans la rue) et dans une société sans smartphones, c'est à dire sans accès rapide et fiable à l'information.

Aujourd'hui, et dans le cas des VTC, imposer des règles aussi strictes n'a pas de sens :

les VTC doivent obligatoirement être réservés à l'avance, et l'opérateur avec lequel ils travaillent sert d'intermédiaire et de garantie au client. Autrement dit, un client qui ouvre une application de réservation de VTC sur son smartphone sait au moment de la commande : quel type de véhicule se présente à lui, quels sont les tarifs proposés (visibles dans l'application), quelle est l'identité de son chauffeur (avec nom, photo et plaque d'immatriculation), et a l'assurance que l'opérateur (Uber dans cet exemple précis), a contrôlé et validé la conformité du chauffeur avec la loi. **Par ailleurs, il peut contacter très facilement l'opérateur en cas de problème à propos d'un trajet, ce qui permet de maintenir un très haut niveau de qualité de service avant, pendant et après la course.** Autant d'options qui n'existent pas lorsqu'on hèle un taxi dans la rue, et qui justifie la différenciation des deux activités et des règles qui les accompagnent.

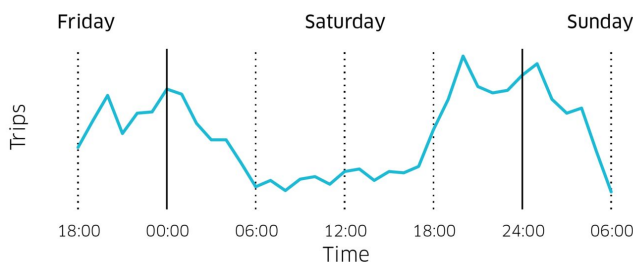
Il nous paraît donc légitime de soumettre la délivrance de la carte professionnelle de chauffeur, comme le fait le projet de loi, aux critères suivants :

- a) a l'exercice des droits civils;
- b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
- c) est titulaire du permis de conduire depuis au moins trois ans;
- d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;
- e) n'a pas fait l'objet, dans les cinq ans précédant la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat.

3. Les VTC : une nouvelle offre complémentaire des taxis et des transports publics

Il existe une complémentarité entre Uber et les transports en commun. Nous constatons que notre service est souvent utilisée en soirée notamment le week-end, lorsque beaucoup de gens sortent et ne peuvent pas utiliser les transports collectifs, ou alors de façon très limitée. Une solution plus souple, comme Uber, qui permet d'obtenir un véhicule à la demande, est alors très prisée par les noctambules, comme le montre notre graphique ci-dessous :

WEEKEND TRIPS IN GENEVA



On observe nettement les pics de demande qui surviennent le vendredi soir et le samedi soir entre 18h00 et 04h00, heures qui correspondent aux sorties hebdomadaires, et coïncident logiquement avec un taux plus élevé de conduite en état d'ébriété. La possibilité d'utiliser Uber, et d'obtenir un véhicule en cinq minutes en appuyant sur un bouton, est une solution beaucoup plus sûre que de conduire soi-même en état d'ivresse. Nous avons pu observer qu'il existe une corrélation entre la présence d'Uber dans une ville et la réduction des incidents liés aux conduites en état d'ivresse. Selon une étude approfondie sur le processus décisionnel amenant à conduire en état d'ivresse, l'existence de solutions alternatives pratiques est l'un des quelques facteurs-clés susceptibles d'influencer grandement les personnes à ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool¹. La sécurité, la disponibilité assurée, la prise en charge rapide et claire et la possibilité de payer par voie électronique qu'offre Uber jouent un rôle capital au moment clé, lorsque les personnes choisissent de conduire ou non en état d'ébriété. Si la possibilité de rentrer chez soi en toute sécurité tard la nuit existe, simplement en ouvrant l'application d'Uber et en appuyant sur quelques touches, les personnes sont plus enclines à faire un choix responsable. Par ailleurs une étude de la Temple University a permis de montrer qu'en moyenne le taux d'accidents mortels liés à la conduite en état d'ivresse avait diminué de 5% dans les villes de Californie où Uber s'était implantée².

¹ Cf par exemple A.J. McKnight, E.A. Langston, A.S. McKnight, J.A. Resnick, J.E. Lange, « Why People Drink and Drive: The Bases of Drinking-and-Driving Decisions » (Pourquoi les personnes conduisent en état d'ébriété : le processus de décision), National Highway Traffic Safety Administration, mars 1995, disponible à l'adresse : <http://ntl.bts.gov/lib/32000/32600/32666/808251.pdf> ; Decina, L. E., Foss, R., Tucker, M. E., Goodwin, A., & Sohn, J., « Alternative transportation programs: A countermeasure for reducing impaired driving » (Les programmes de transport alternatifs : un moyen de réduire les conduites en état déficient), National Traffic Safety Administration, sept. 2009, disponible à l'adresse : <http://www.trb.org/Main/Blurbs/162622.aspx>

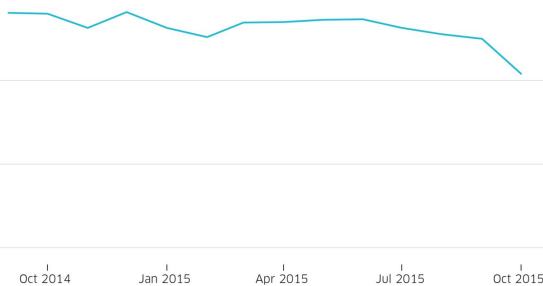
² "Show Me The Way To Go Home: An Empirical Investigation of Ride Sharing and Alcohol Related Motor Vehicle Homicide.", Brad Greenwood and Sunil Wattal

Les modes de déplacement efficaces utilisant les nouvelles technologies comme ceux qu'offre Uber constituent un début de réponse à l'un des défis les plus urgents de Genève en matière d'urbanisme : **comment atténuer l'impact négatif d'une sur-utilisation des voitures individuelles, comme la circulation dense, la pollution de l'air et les aménagements urbains fondés sur le «tout-voiture»** ? La densité de la circulation s'aggrave. Ces problèmes de circulation sont bien plus que de simples inconvénients. Le coût astronomique des embouteillages pèse lourd dans l'économie de Genève, que ce soit directement (le coût du carburant et le temps passé au volant qui pourrait être employé au travail) ou indirectement (des tarifs de transport plus élevés qui se répercutent sur les usagers). Malheureusement, les embouteillages devraient coûter encore plus à l'avenir. Une étude récente s'est penchée sur les problèmes de circulation en France, en Allemagne, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Selon cette étude, d'ici 2030, les embouteillages devraient coûter environ 15 milliards d'euros par an (augmentation de 60%) à la ville de Paris et près de 5 000 euros par an (51% de plus qu'aujourd'hui) aux foyers qui se déplacent en voiture.

4. Le potentiel économique du secteur est très important et nécessite un cadre réglementaire adapté, flexible et moderne

Actuellement, le temps d'attente à Genève entre la commande d'un VTC (Uber) et la prise en charge du client est largement supérieur à celui proposé dans d'autres villes, comme New-York ou Paris :

UBER RESPONSE TIME IN GENEVA



Ci-dessus : l'évolution du temps de prise en charge depuis la commande via l'application. Si l'on constate que la situation s'est améliorée, avec une légère augmentation de l'offre, et donc une diminution du temps d'attente avec des chauffeurs plus disponibles, il reste une marge de progression considérable.

Notons aussi que depuis l'arrivée d'Uber à Genève, nous n'arrivons à satisfaire que la moitié des demandes de courses.

Cela signifie que des milliers de Genevois qui chaque semaine souhaitent se déplacer en utilisant Uber ne peuvent aujourd'hui pas le faire. Parallèlement, plusieurs centaines de chauffeurs potentiels cherchent, en vain, à obtenir une carte professionnelle de chauffeur dans le canton de Genève, et n'y parviennent pas, notamment à cause de l'examen qui n'a lieu qu'une fois par an.

Le secteur des limousines est aujourd'hui dans une situation particulièrement paradoxale : alors que la demande n'a jamais été aussi forte pour des services de transports de personnes à la demande, l'offre disponible est maintenue à un niveau très bas à cause des règles en vigueur.

Par ailleurs, limiter l'offre artificiellement par le moyen d'un *numerus clausus* sur le nombre de VTC n'est pas efficace. L'offre se régule d'elle-même grâce aux prix pratiqués, qui reflètent le rapport entre l'offre et la demande. Toutes les villes qui ont voulu mettre en place un *numerus clausus*, que ce soit sur les taxis ou les VTC, ont été confrontés au phénomène suivant :

- **pénurie de l'offre**, bien entendu, car il est impossible de satisfaire une demande dynamique toujours grandissante s'il existe un *numerus clausus*, même progressif;
- **prix élevés**, car la situation de rareté de l'offre permet aux fournisseurs de cette offre de proposer une prestation chère qui trouvera toujours un demandeur;
- **difficulté de sortir du système de *numerus clausus*** sans s'opposer à une fronde des chauffeurs, qui craignent de voir les prix baisser suite à une ouverture à la concurrence (alors que c'est le fonctionnement normal de l'économie dans tous les autres secteurs, comme la restauration, le transport aérien, etc), ou une baisse du coût de la licence, lorsque celle-ci peut être revendue (de façon officielle, ou sur un marché secondaire, comme en France)

Le projet de loi qui est soumis à l'examen du Grand Conseil, nous semble, là aussi, aller dans le bon sens. En prévoyant une simplification des règles d'accès à la profession de chauffeur de VTC, sans *numerus clausus*, ce texte pose les bases d'une réglementation efficace et pragmatique, qui devrait permettre au secteur des VTC de se développer de la même façon qu'à Londres ou à Paris (l'offre parisienne étant encore bien en-dessous de celle de Londres compte tenu de la relative jeunesse du secteur qui n'est apparu qu'en 2009, alors que les VTC circulent dans Londres depuis les années 1970).

5. Redéfinir le rôle et les devoirs de l'intermédiaire entre le client et le chauffeur : le statut de diffuseur de courses

Le projet de loi sur les taxis et les VTC contient une disposition très importante selon nous, et que nous appelons le Grand Conseil à protéger : il s'agit du statut de diffuseur de courses, qui vient remplacer la notion plus ancienne de centrale. Il s'agit d'une innovation réglementaire importante, et s'inscrit dans la lignée de modèles qui existent ailleurs, par exemple à Londres, où le statut d'"opérateur" est très similaire à celui décrit dans ce projet de loi.

Le diffuseur de courses est défini ainsi dans le projet de loi. « *Diffuseur de courses* » : *personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur un ordre de course.*

Cette définition permet d'évacuer la rigidité du statut de centrale, et présente de nombreux avantages par rapport au statut de centrale :

- il prévoit que la course soit diffusée par téléphone, mais également par voie informatique, ce qui permet de prendre en compte dans la loi l'existence des applications de mise en relation;
- il ne fait plus la distinction entre les diffuseurs de taxis et les diffuseurs de limousines, ce qui introduit de la souplesse et permet à un même diffuseur de courses de travailler avec ces deux catégories.

Cette nouvelle catégorie va permettre aux nouveaux acteurs du marché de trouver leur place dans un cadre réglementaire adapté, et d'être encadrés par la loi de façon appropriée.

Dans le cas des VTC, permettre aux diffuseurs de courses de fixer eux-mêmes librement les tarifs va permettre de fluidifier le marché, en ajustant l'offre et la demande, et en donnant la possibilité aux diffuseurs de s'adresser à des catégories sociales différentes, grâce à des offres plus ou moins haut-de-gamme. C'est donc une mesure qui va dans l'intérêt des Genevois, compte tenu du coût prohibitif des taxis à l'heure actuelle.

Il serait une erreur, selon nous, de fixer un plafond aux tarifs applicables aux VTCs. En effet, les prix sont toujours le reflet de l'état de la concurrence et de l'équilibre entre l'offre et la demande. Ils se régulent d'eux-mêmes, et l'Etat ne pourra pas lui-même déterminer le prix juste ou un prix-plafond sans avoir un impact négatif sur l'offre disponible. **La seule garantie qui soit nécessaire pour protéger le consommateur est l'obligation de l'informer des tarifs pratiqués en toute transparence.**

Les paiements en espèces: Il est important de noter que les diffuseurs de courses qui fonctionnent grâce aux applications par smartphone ne peuvent pas accepter d'espèces. Toutes les transactions sont électroniques, afin qu'elles soient traçables. Il nous semble important de modifier ce point dans la loi : un paiement en espèces, particulièrement dans le secteur des transports, est la source la plus commune de fraude, et c'est la raison pour laquelle ils ne sont pas acceptés sur la plateforme Uber. Cela va à l'encontre de notre fonctionnement et de notre innovation : les chauffeurs de VTC sont heureux de recevoir des paiements électroniques, car cela évite les clients qui sortent du véhicule sans payer, ou les vols, et les clients d'Uber sont également très satisfaits de pouvoir régler leur course sans faire un détour pour aller chercher des espèces, car le débit se fait automatiquement sur leur carte bancaire.

Conclusion

Le développement technologique qui permet aujourd'hui de commander une voiture avec chauffeur depuis son smartphone en un clic doit être prise en compte par la loi. Il est nécessaire de créer une nouvelle catégorie, les VTC, qui peuvent être réservés à l'avance via une application pour smartphone, mais se distinguent des taxis en ce qu'ils ne peuvent être hélés dans la rue. Il s'agit d'une différence fondamentale de fonctionnement, qui justifie la différence de statut, d'obligations, et de droits entre les deux catégories. Le nouveau cadre réglementaire doit permettre à cette nouvelle offre de se développer de façon saine et équilibrée, en introduisant plus de flexibilité et simplicité dans l'attribution de la carte professionnelle de chauffeur, en laissant les diffuseurs de courses déterminer les prix librement.

Le but de sociétés comme Uber est de proposer cette solution simple à véritablement tous les Genevois (et non à une élite qui a les moyens de s'offrir un produit de luxe), et de permettre au plus grand nombre de personnes d'avoir accès à la profession de chauffeur et aux opportunités économiques flexibles que cela représente.

Idées reçues

Uber, c'est de la concurrence déloyale

FAUX. La Cour Civile a débouté les différents plaignants qui ont attaqué Uber pour concurrence déloyale. Les taxis n'ont pas pu démontrer une chute de leurs revenus suite à l'arrivée d'Uber. Uber ne concurrence pas les chauffeurs de taxis puisque la plateforme est ouverte à tous les chauffeurs professionnels respectant les dispositions légales. Cela veut dire qu'un taxi peut demander l'autorisation d'exploiter une limousine et rejoindre la plateforme. Par ailleurs, il convient de différencier la notion de "concurrence", qui est un phénomène normal et sain dans une économie ouverte et qui profite aux consommateurs, de la notion de "concurrence déloyale", qui répond à une définition juridique précise.

Les chauffeurs Uber ne sont pas des chauffeurs professionnels

FAUX. Tous les chauffeurs utilisant la plateforme Uber à Genève sont des chauffeurs professionnels. Ils sont donc aux bénéficiaires des autorisations nécessaires. A aucun moment la plateforme n'a accepté de chauffeur non professionnel dans le canton.

Qu'en est-il des chauffeurs circulant avec des plaques vaudoises ?

Les chauffeurs professionnels roulant avec des plaques d'immatriculations vaudoises et au bénéfice d'autorisation de leurs communes d'origines (si elles en délivrent) peuvent effectuer des courses sur la plateforme. C'est notamment l'une des conséquences de la législation actuelle qui a établi des barrières artificielles d'accès à la profession de chauffeur professionnel à Genève. Ces barrières inutiles sont le fruit du protectionnisme des acteurs existant, qui cherchent à limiter autant que possible l'arrivée de nouveaux chauffeurs sur le marché Genevois afin d'empêcher la concurrence. Il est ainsi fondamental de faciliter l'accès à cette profession car le potentiel de création d'emploi pour Genève est très important.

Les prix sont trop bas et les chauffeurs ne gagnent pas leur vie, Uber fait du price dumping

FAUX. Les chauffeurs utilisant Uber gagnent parfaitement bien leurs vies. La technologie que nous mettons à disposition permet, grâce à des algorithmes sophistiqués, de maximiser le nombre de courses par heure. Ainsi, au lieu de passer des heures à attendre une course à la Gare Cornavin ou à l'Aéroport de Genève, un chauffeur sur Uber pourra exécuter un nombre beaucoup plus important de courses. Bien que le prix de chaque course sera moins élevé, le volume de courses étant plus important, le chauffeur gagnera au moins aussi bien sa vie. Nombre de chauffeurs de taxis ont d'ailleurs décidé d'utiliser Uber à temps plein. Nous proposons donc des opportunités économiques à des individus n'ayant que très peu d'alternatives, et qui seraient à l'aide sociale ou au chômage sans cela. Il est important de comprendre que c'est la technologie qui nous permet d'optimiser l'infrastructure existante et d'en faire bénéficier le consommateur Genevois par un prix plus bas.

Les chauffeurs Uber ne peuvent proposer qu'un mauvais service avec des prix si bas

FAUX. Et incohérent. Uber est réputé à travers le monde pour une qualité de service impeccable. En revanche, le système de notation d'Uber permet un maintien de la qualité de service de manière continue

et fiable. Il est aussi intéressant de constater que c'est bien l'arrivée d'Uber qui a poussé certains taxis à accepter les cartes de crédits.

Les chauffeurs Uber ne paient pas d'impôts ni de charges sociales

FAUX. Uber n'a pas inventé le statut de chauffeur indépendant et les taxis traditionnels n'ont pas attendu l'arrivée de notre compagnie pour utiliser ce statut. Un chauffeur utilisant notre plateforme a l'obligation légale de par son statut d'indépendant, de payer ses contributions sociales et tous les impôts dûs. Notons ici que toutes les transactions sur notre plateforme se font de manière électronique et donc traçable, pour aboutir sur un compte bancaire suisse. Un aspect très important dans un secteur basé largement sur des échanges en espèces.

Uber ne paie pas d'impôts en Suisse

FAUX. Uber Switzerland est une société suisse qui paie des impôts en Suisse. Notons aussi que contrairement à nombres d'autres sociétés technologiques, Uber a un impact local important puisque 75% des revenus générés en Suisse y restent et y sont imposés. De plus, Uber crée un nombre important de nouveaux emplois (et avec le potentiel d'en créer beaucoup d'autres dans le futur) et donc une augmentation de l'assiette fiscale pour le Canton. Notre siège social, où sont perçus les 25% de frais sur chaque course, est situé aux Pays-Bas. Lorsque Uber réalisera des profits, ce qui n'est pas le cas actuellement, c'est donc aux Pays-Bas que ces profits feront l'objet d'une taxation. C'est un modèle extrêmement courant, qui est celui adopté par la plupart des entreprises qui déploient leurs activités dans plusieurs pays.

Uber va détruire la profession de taxi

Au contraire, Uber souhaite cohabiter avec les taxis et pouvoir leurs proposer de nouvelles opportunités économiques. Uber n'est pas en compétition avec les chauffeurs de taxis mais avec les centrales de taxis. Cette compétition est nouvelle mais elle est la seule solution pour avoir une offre de transport ouverte à tous en proposant des prix plus avantageux et un service de meilleure qualité.

Uber peut-il déployer d'autres services ?

Oui. A Paris par exemple, nous proposons uberPOOL. Grâce à un algorithme et la géolocalisation, notre application peut réunir dans un même véhicule deux utilisateurs qui partagent le même trajet. Ce système, que nous ne pourrions déployer à Genève que lorsque notre offre augmentera, permet d'optimiser de façon très efficace les véhicules sur la route. Dans certaines villes nous avons également commencé à livrer des repas fraîchement préparés, ou des colis. Notre application permet de très nombreuses possibilités, grâce à sa simplicité et à son efficacité.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 12 janvier 2016

Grand Conseil

Commission des transports

Département des finances et du logement
Mme Sandrine SALERNO
Conseillère administrative
Rue de l'Hôtel-de-Ville 5
1204 Genève

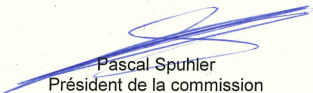
Question relative aux conditions de paiement de la taxe professionnelle communale

Madame la Conseillère administrative,

La Commission des transports du Grand Conseil examine actuellement différents objets relatifs aux taxis et aux véhicules de transport avec chauffeur, en particulier le projet de loi 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11709.pdf>).

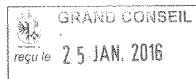
Au cours de ses travaux, plus précisément lors de l'audition de représentants de la société Uber, la Commission a appris qu'Uber Suisse (Uber Switzerland GmbH), bien que disposant de bureaux sur le territoire genevois, est une société enregistrée dans le canton de Zurich. A la question de savoir si leur entreprise paye la taxe professionnelle à Genève, les représentants d'Uber n'ont, sur le moment, pas été en mesure de répondre. Ainsi, la Commission des transports souhaiterait savoir, dans la mesure bien entendu où l'autorise le secret fiscal, si une activité telle que celle d'Uber à Genève est soumise au paiement de la taxe professionnelle.

Vous remerciant d'avance de votre réponse, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère administrative, à l'assurance de notre considération distinguée.


Pascal Spuhler
Président de la commission

DÉPARTEMENT DES FINANCES
ET DU LOGEMENT

LA CONSEILLÈRE ADMINISTRATIVE

V I L L E D E
G E N È V E

GRAND CONSEIL	
Expédié le : 2016	Visa : RP
Par poste	Par courriel <input checked="" type="checkbox"/>
Président <input checked="" type="checkbox"/>	Députés (100) <input type="checkbox"/>
Commissaires <input checked="" type="checkbox"/>	Bureau <input type="checkbox"/>
Secrétariat <input checked="" type="checkbox"/>	Archives <input checked="" type="checkbox"/>
Commission : transports	
Copie à :	
Divers :	

Monsieur Pascal Spuhler
Président de la Commission des transports
du Grand Conseil
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3970
1211 Genève 3

Genève, le 21 janvier 2016

Objet

Question relative aux conditions de paiement de la taxe professionnelle communale

Sandrine Salerno

Monsieur le Président,

022 418 22 33
sandrine.salerno@ville-ge.ch

Référence est faite à votre courrier du 12 janvier 2016, lequel a retenu ma meilleure attention.

Ainsi que vous le relevez, les informations que vous souhaitez obtenir concernant la mise au rôle d'un contribuable particulier sont couvertes par le secret fiscal.

Il ne m'est donc pas possible d'honorer favorablement votre requête.

Regrettant de ne pouvoir vous donner entière satisfaction, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments distingués.

Sandrine Salerno



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé
Le Conseiller d'Etat

DEAS
Case postale 3952
1211 Genève 3

Monsieur Pascal SPUHLER
Président de la Commission des
Transports
Secrétariat général du Grand Conseil
Case Postale 3970
1211 Genève 3

N/réf. : MAP/
V/réf. :

Genève, le 26 février 2016

Concerne : PL 11707

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Pour faire suite à mon audition le 22 décembre 2015, je vous informe m'être renseigné sur les éléments à disposition, permettant de qualifier la nature de la relation entre la société UBER Switzerland GmbH Zurich et les chauffeurs de taxi obtenant des courses par l'intermédiaire de celle-ci.

Dans la mesure où la société UBER a son siège à Zurich, c'est la caisse de compensation de ce canton qui est compétente, et il résulte de nos investigations que seul le personnel administratif est déclaré en qualité de dépendant.

La question du statut des chauffeurs de taxi a été confiée à la SUVA, assureur accidents professionnels, qui a finalement décidé tout dernièrement de considérer lesdits chauffeurs comme salariés de cette société.

J'ignore actuellement si cette décision a été frappée d'un recours, mais la caisse de compensation du canton de Zurich étudie sa mise en œuvre.

En conclusion, aucune décision définitive n'a encore été prise, mais la SUVA s'est d'ores et déjà déterminée en faveur du statut de salarié bien que partielle, des chauffeurs travaillant pour la société UBER.

S'agissant de la question de l'aide sociale apportée aux chauffeurs de taxi, mes services m'indiquent que ces derniers sont considérés comme indépendants, par conséquent, ils ne bénéficient pas des prestations complémentaires. D'autre part, concernant le subside maladie,

le service de l'assurance maladie m'informe que les professions des personnes subventionnées ne sont pas recensées, dès lors, il ne m'est pas possible de vous transmettre des chiffres à ce sujet.

En espérant avoir pu ainsi apporter une réponse à votre interrogation, je vous prie de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de ma parfaite considération.



Mauro Poggia

Date de dépôt : 6 septembre 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dans son communiqué du 27 août 2015, le Département de la sécurité et de l'économie dirigé par Pierre Maudet annonçait l'adoption par le gouvernement cantonal du projet d'une nouvelle loi sur les taxis (LTVTC) dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Obsolescence express et opportune de la LTSP

Le communiqué annonçait un projet de loi de *«refonte complète dans le transport professionnel des personnes.»* Il indiquait parlant de la LTSP, loi votée en mars 2014 et promulguée en juin 2015, que les moyens que celle-ci offrait pour atteindre ses objectifs étaient *«insuffisants voire obsolètes»*, en raison de la *«mutation rapide du marché du transport professionnel»*, indiquant en outre que le Conseil d'Etat avait *«jugé nécessaire d'avoir un cadre plus souple, capable d'offrir des conditions cadres qui permettent à la profession de s'adapter.»* Il a ainsi proposé d'abroger la LTSP, au profit de sa nouvelle LTVTC.

Le communiqué indiquait en outre que la loi projetée était *«orientée sur une simplification de la réglementation»* et sur *«la prise en compte de nouvelles façons d'exercer la profession de chauffeur professionnel.»*

Une libéralisation radicale pour aiguïser la concurrence

Ainsi, l'une des principales modifications du projet était de supprimer la distinction entre les taxis «jaunes» et les taxis «bleus». Il ne subsisterait qu'une seule catégorie de taxis contingentée, regroupée au sein des taxis jaunes.

En parallèle, une seconde catégorie regrouperait l'ensemble des autres transporteurs professionnels de personnes sous la dénomination «voitures de transport avec chauffeur» ou VTC.

Si tous les chauffeurs doivent être titulaires d'un permis professionnel et conduire des véhicules équipés pour le transport professionnel de personnes, nombre de «*barrières d'accès à la profession*» sont supprimées, ceci - selon le Conseil d'Etat - «*afin de favoriser le développement de cette activité économique et l'offre de transport pour les Genevois*».

Ainsi, si les VTC ne peuvent pas formellement utiliser la *mention taxi* et ne bénéficient pas de l'usage des voies de bus ou des stations taxis, leur nombre ne sera plus limité d'aucune manière et une «*souplesse entière est laissée dans l'offre qui peut être proposée*» dicit le Conseil d'Etat, de façon à répondre «*aux nouveaux modes de consommation de la population*».

Cette libéralisation radicale est défendue comme la «*promotion d'une saine concurrence*», ceci au nom du respect du «*droit fondamental que constitue la liberté économique*».

« Diffuseur de courses » une notion nouvelle qui tombe à point

Qui plus est le Conseil d'Etat innove avec la création de la notion de «*diffuseur de courses*», englobant tous les intermédiaires qui mettent en relation les clients et les chauffeurs.

Ces «*diffuseurs de courses*» devant être multiples conduisant à la liquidation du concept de «*centrale unique*» prévu par la LTSP votée par notre Grand Conseil...

Résumons: *Nouvelles façons d'exercer la profession, mise en place d'un bassin illimité de voitures de transport avec chauffeurs, consécration du concept de «diffuseur de courses» comme simple intermédiaire, liquidation de la centrale unique...*

A qui profite le crime? Poser la question c'est y répondre, il profite évidemment à une grande multinationale US qui s'appelle Uber et qui pèse une soixantaine de milliards de dollars.

Le service public comme écran de fumée

L'article premier de la loi au chapitre de ses «*Buts*» indique notamment qu'il s'agirait de «*promouvoir un service public efficace et de qualité*» ceci dans le sens de la complémentarité avec les services offerts par les transports publics.

Mais c'est évidemment un écran de fumée... ce projet de loi néolibéral – assumé par ailleurs en tant que tel - consacre une régression du service public et défend les intérêts non pas des chauffeurs de taxi, qui ont vu leurs revenus

chuter massivement nous disent-ils, face à la concurrence d'Uber, mais bien de ladite multinationale.

Entendu début décembre dernier par notre commission, le directeur d'Uber pour la Suisse romande, après avoir plaidé ingénument le fait que «*Uber est une application permettant à un utilisateur d'être connecté au chauffeur le plus proche en deux clics sur son smartphone*» a indiqué qu'à ses yeux «la modernisation du cadre réglementaire du secteur des transports légers» serait nécessaire.

«Les propositions de Pierre Maudet...» ravissent Uber

A cette fin il revendiquait «un cadre qui respecte au minimum les points suivants» :

- Créer une catégorie de voitures avec chauffeurs professionnels à part entière, distincte de la catégorie des taxis...
- En définir les conditions d'accès de façon à ce que devenir chauffeur professionnel soit relativement rapide et simple administrativement, [...] afin de garantir une offre suffisamment large et qui se renouvelle rapidement;
- Garantir la flexibilité des prix des courses affirmant que: «*De façon générale, plus les prix sont bas, et plus la demande augmente [...] ce qui permet en retour d'augmenter les revenus des chauffeurs...*»
- Définir de façon simple et pragmatique un cadre réglementaire pour les plateformes de mise en relation sur smartphone, dont le rôle est de connecter demande et offre de transport.

En résumé a-t-il affirmé: «*Les propositions de réforme qui figurent dans le projet de loi déposé par le Conseiller d'Etat Pierre Maudet nous semblent par conséquent aller dans le bon sens.*» Et en effet, elles convergent...

Vers une position dominante du géant étasunien ?

Cela ne surprendra personne que du côté de notre minorité nous soyons moins satisfaits. La succession incessante des projets de loi et des « réformes » du domaine des taxis, le mécontentement de la majorité des chauffeurs, l'insatisfaction de clients... montrent bien qu'il y a une réforme à faire.

Pour nous cependant, celle-ci ne doit pas aller dans le sens d'un libéralisme accru, mais au contraire dans le sens du développement d'un réel service public

de transports, complémentaire aux TPG... et – pourquoi pas – mis en œuvre pour part au moins, directement par cette même régie publique.

Le modèle prétendument libéral, proposé par ce PL au profit d'Uber, qui se présente comme un «simple» diffuseur de courses est en effet fortement mis à mal. D'abord parce que la puissance de feu économique de ladite multinationale est de nature à lui permettre d'atteindre une position dominante dans le marché, y compris par des procédés discutables dont la commission a eu connaissance dans le cadre de l'audition qu'elle a conduite via *Skype* du président de la commission des taxis et limousines de New York, M. Daus, avocat spécialisé de longue date dans ces questions.

Simple intermédiaire ou patron prédateur?

Ensuite parce qu'Uber, se présente précisément comme un simple «diffuseur de courses», notion créée dans le cadre de ce projet de loi. Or, la multinationale US agit bien comme un employeur face à ses chauffeurs et doit donc assumer ses obligations patronales.

C'est le résultat d'un récent avis de droit commandité par le syndicat Unia auprès de l'éminent professeur bâlois Kurt Pärli. Selon cet expert, les conditions d'un rapport de travail salarié tel que défini par le Code des Obligations sont remplies, à savoir la présence d'un contrat de durée, dans un rapport de subordination et contre rémunération.

(voir: www.unia.ch/uploads/tx_news/2016-08-29-r%C3%A9sum%C3%A9-expertise-droit-du-travail-assurances-sociales-chauffeuses-chauffeurs-taxi-Uber-professeur-Kurt-P%C3%A4rli.pdf)

«*Devenez votre propre patron*»: voilà le genre de publicité alléchante que l'on trouve sur le site Internet d'Uber. Mais comment les choses se passent-elles en réalité? Lorsqu'une personne souhaite devenir chauffeuse pour Uber, elle signe un «contrat de mandat» lui donnant accès à l'application qui la met en relation avec les passagers-ères. En échange, elle s'engage à verser à Uber une taxe de 20% des montants perçus.

Pour contourner les obligations incombant à tout employeur en matière de droit du travail et des assurances sociales, Uber a conçu un système faisant passer les chauffeurs-euses pour des indépendant-e-s. Une manière de s'affranchir du paiement de la part du salaire indirect (rentes vieillesse, indemnités chômage, etc.) pour accroître ses profits!

Une indépendance fictive...

Pourtant, selon le professeur Pärli, différents éléments attestent de l'existence d'un rapport de travail salarié. Par exemple, les modalités de rémunérations ou de résiliation du contrat sont décidées par Uber.

Les nombreuses directives que les chauffeurs-euses sont tenu-e-s de respecter indiquent qu'ils-elles se soumettent bien à des ordres. L'évaluation de la satisfaction des client-e-s est elle aussi fixée par Uber : un-e chauffeur-euse n'obtenant pas assez d'étoiles se retrouve vite sans travail, tout comme en cas de refus régulier d'effectuer des courses. L'indépendance des chauffeurs-euses est donc fictive et leur patron ...c'est Uber.

Quelles conséquences doit-on en tirer? D'abord, que les filiales suisses de l'entreprise Uber sont tenues de respecter la législation suisse en matière de droit du travail. Les contrats doivent respecter les obligations fixées par le Code des obligations ainsi que les dispositions de la Loi sur le travail, et en particulier son ordonnance sur les chauffeurs-euses.

D'autre part, Uber est un employeur au regard des assurances sociales et doit s'acquitter des charges sociales correspondantes, ce que la SUVA avait déjà affirmé. Ensuite, il incombe aux autorités fédérales et cantonales de prendre des mesures pour qu'Uber se soumette bel et bien à ces lois. Or avec la mise en avant du concept de simple « diffuseur de courses » dont se prévaut Uber on va à fins contraires.

Nouvelle précarité et dumping salarial

Quant aux chauffeurs-euses d'Uber, ces constats devraient contribuer à catalyser leur organisation et l'exigence du respect de leurs droits. Car au-delà de l'image d'Epinal du chauffeur indépendant « libre » et affranchi-e du salariat vendue par l'entreprise, se cache surtout une forme de *précarité* nouvelle et de *dumping* salarial.

Heureusement, Uber ne parvient pas à saper complètement ni les droits de ses employé-e-s, ni leur capacité à s'organiser. En juin dernier en France, Uber a écopé d'une amende de 800 000 euros pour avoir violé la loi. Ce jugement fait suite à l'interdiction prononcée en juillet 2015 contre le service UberPOP (conducteurs sans autorisation professionnelle) ainsi qu'à une précédente condamnation pour publicité mensongère.

De son côté, l'Urssaf, l'organisme français chargé de prélever les cotisations sociales, a également attaqué Uber en justice pour travail dissimulé. L'affaire est aujourd'hui devant les tribunaux.

On se souvient que les chauffeurs-euses avaient manifesté l'automne dernier à Paris contre la baisse des tarifs décidée par Uber, sans parler de la grogne légitime des syndicats de taxis.

Auto-exploitation et chacun-pour-soi

En 2014 aux USA, quelque 300 000 chauffeurs-euses Uber avaient exigé de voir leur statut de salarié-e-s reconnu. Uber avait alors proposé un accord: 100 millions de d'indemnités en échange de la non-reconnaissance de son rôle d'employeur.

Un tribunal US a récemment jugé cet accord inadéquat, car trop éloigné des montants exigés par les plaignant-e-s en compensation des frais qu'ils devaient prendre en charge comme (faux) «indépendants» (essence, entretien du véhicule, etc.), à savoir 852 millions, auxquels s'ajoutent des pénalités financières évaluées à un milliard.

La question qui se pose est de savoir si Uber se pliera aux réglementations en vigueur, en matière de droit du travail mais aussi de concurrence déloyale, d'exigences fiscales ou encore de droit des transports.

Allons-nous sacrifier les droits des salarié-e-s au profit du modèle de l'auto-entrepreneur précaire? Celui-ci accompagne en tout cas à merveille les politiques d'austérité imposées partout en Europe: là où l'Etat se désengage, les «individus entrepreneurs» prennent le relai. Mais qu'on ne s'y trompe pas, on est loin d'un modèle d'autogestion collective et solidaire.

La société «uberisée», c'est plutôt l'auto-exploitation et la jungle du chacun pour soi. Si les utilisateurs-trices d'Uber, comme celles-ceux des services similaires (Airbnb, Blablacar, etc) y trouvent peut-être un intérêt à court terme, ils participent à un démantèlement des services publics dont ils seront les premiers à payer les conséquences.

Pour un changement de cap

Or le Canton de Genève, en adoptant le projet qui nous est présenté, ne ferait qu'accompagner de manière discutable cette évolution, alors que rien – sauf la volonté politique de la majorité de droite – ne l'empêcherait de jouer un rôle d'avant-garde dans ce domaine, en mettant l'innovation technologique réellement au service ... du service public, des conditions de travail et de salaire dans la branche et de l'intérêt des usagers et usagères des prestations de transport en question.

C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs les député-e-s, je vous propose de ne pas adopter le projet de loi que vous a concocté le Département de Pierre Maudet, qui ne résoudra – au fond – aucun des problèmes du secteur, mais qui contribuera à les aggraver...

Il faut certes changer de cap, mais pas en prenant le virage radicalement libéral qui nous est proposé !