

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 6 juillet 2010

Projet de loi sur le transport professionnel de personnes (H 1 30)

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

Titre I Dispositions générales

Art. 1 But

La loi a pour objet d'assurer des services de taxis et limousines efficaces, répondant à la demande de clients tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois; ces services doivent être conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

Art. 2 Champs d'application

La présente loi et ses dispositions d'application régissent :

- a) 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 les services de taxis et limousines;
- b) la centrale unique d'ordres de courses des taxis A.

Art. 3 Autorité compétente

¹ Le Conseil d'Etat désigne le département compétent chargé de l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution (ci-après : département) en coordination avec les autres départements concernés.

² Le Conseil d'Etat peut déléguer à l'Aéroport international de Genève les compétences de réguler l'accès des taxis et limousines au périmètre aéroportuaire et de veiller à la bonne application de la loi dans ce périmètre, et fixe cas échéant les modalités d'exécution de cette délégation.

Art. 4 Définitions

¹ Au sens de la présente loi, on entend par :

- a) « taxis » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs bagages contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel;
- b) « taxis A » : les taxis répondant à des obligations de service public, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité;
- c) « taxis B » : les taxis n'ayant pas les caractéristiques des taxis A;
- d) « limousines » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de toutes personnes et mises par réservation préalable à leur disposition pendant une période de temps, contre rémunération selon les conditions fixées à l'avance entre les parties;
- e) « chauffeur employé » : tout chauffeur lié par un contrat de travail en sa qualité d'employé;
- f) « chauffeurs indépendants » : tout chauffeur qui n'est ni employé, ni exploitant d'entreprise et qui, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, l'utilise seul;
- g) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, met un ou plusieurs véhicules à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.

² Le Conseil d'Etat peut assimiler aux limousines d'autres types de véhicules utilisés à des fins de transport professionnel de personnes.

Titre II Centrale unique d'ordres de courses des taxis A

Art. 5 Principes et objectifs

¹ Une centrale unique d'ordres de courses (ci-après : « la centrale ») est chargée de recevoir et de diffuser toutes les commandes concernant exclusivement les taxis A. Les commandes de clients adressées directement à un chauffeur ou à une entreprise sont réservées.

² L'exploitation de la centrale vise notamment les objectifs suivants :

- a) mettre à la disposition du public un seul numéro d'appel pour tous les taxis A, que la centrale accepte obligatoirement en tant qu'abonnés;
- b) assurer la disponibilité de taxis A sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande de clients tous les jours de l'année et à toute heure;
- c) garantir la fiabilité et la qualité du service des taxis A;
- d) communiquer au département tout fait susceptible de constituer une infraction à la présente loi et/ou à son règlement d'exécution;
- e) faire en sorte que le système de transmission des commandes de courses des taxis A soit d'un coût le plus modéré possible;
- f) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics.

³ Le département est chargé de la surveillance de l'activité de la centrale et détermine les modalités d'exécution de cette tâche.

Art. 6 Concession

¹ L'exploitation de la centrale est assurée par un tiers et fait l'objet d'une concession délivrée par le Conseil d'Etat.

² L'exploitation est concédée pour une durée de 10 ans. Si le Conseil d'Etat constate une mauvaise gestion de la concession, préjudiciable à l'intérêt public et persistante malgré un avertissement exprès, il peut à bref délai retirer au concessionnaire l'exploitation de la centrale et organiser un nouvel appel d'offres dans le respect du présent article.

³ La concession est accordée à une personne morale. Cette personne morale doit être dirigée par une personne physique ayant l'expérience du domaine des taxis, disposant des compétences nécessaires en matière de gestion de façon générale, et jouissant d'une bonne réputation et d'un casier judiciaire vierge.

⁴ Les membres de la direction opérationnelle de la centrale ne doivent pas exercer une autre activité soumise à la présente loi.

⁵ Le choix du concessionnaire fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres, organisée périodiquement eu égard à la durée de la concession. Le Conseil d'Etat édicte la procédure et détermine notamment les informations qui doivent figurer dans l'appel d'offres, les indications que doivent fournir les soumissionnaires, les droits et obligations du futur concessionnaire, ainsi que les sanctions en cas de violation par celui-ci de ses obligations.

⁶ Le Conseil d'Etat choisit le concessionnaire et communique sa décision à tous les soumissionnaires par lettre signature.

⁷ Si l'exploitation de la centrale par un concessionnaire privé n'est pas jugée satisfaisante, ou si aucun concessionnaire n'a pu être désigné, le Conseil d'Etat peut renoncer à l'octroi de la concession à condition qu'il décide de confier la gestion de la centrale à une entité de droit public autonome.

Titre III Conditions préalables à l'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Chapitre I Autorisations professionnelles

Art. 7 Autorisation relative à l'exercice de la profession de chauffeur

¹ L'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou de limousine est soumis à autorisation. Cette profession ne peut être exercée qu'en qualité d'indépendant ou d'employé aux conditions du présent article.

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

- a) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- b) justifie de connaissances suffisantes de la langue française pour exercer la profession;
- c) a réussi les examens prévus par la présente loi pour les chauffeurs de taxi, respectivement de limousine.

³ Tout chauffeur qui entend exercer sa profession en qualité d'employé doit en outre, pour y être autorisé, produire un document justifiant de l'existence d'un contrat de travail conclu avec un employeur.

⁴ Tout chauffeur qui entend exercer sa profession en qualité d'indépendant doit en outre, pour y être autorisé :

- a) disposer d'une adresse professionnelle fixe et effective dans le canton de Genève, à laquelle il peut être atteint notamment par téléphone;
- b) justifier de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- c) présenter un contrat conclu avec un exploitant d'entreprise lui permettant d'utiliser un véhicule de l'entreprise concernée, ou, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, s'engager par écrit à l'utiliser seul et l'avoir immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

Art. 8 Autorisation relative à l'exercice de la profession d'exploitant d'entreprise

¹ L'exercice de la profession d'exploitant d'entreprise de taxis ou de limousines est soumis à autorisation. Seule cette autorisation permet, pour le compte de l'entreprise, de mettre un ou plusieurs véhicules de l'entreprise à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.

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

- a) elle est solvable;
- b) elle a réussi les examens prévus par la présente loi pour les exploitants;
- c) elle est inscrite au registre du commerce de Genève en qualité de titulaire ou d'organe de l'entreprise doté d'un pouvoir de signature;
- d) elle est affiliée à une caisse de compensation, respectivement a obtenu pour le compte de la personne morale qu'elle dirige effectivement une telle affiliation;
- e) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité, lesquels sont immatriculés à son nom dans le canton de Genève;
- f) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone.

³ L'exploitant d'entreprise qui souhaite en outre être chauffeur, ou doit l'être à teneur de la présente loi, est également tenu de satisfaire aux conditions de l'article 7, alinéa 2, ainsi qu'aux conditions de l'article 7, alinéa 3, s'il est employé par l'entreprise dont il est l'exploitant.

Art. 9 Délivrance de l'autorisation et de la carte professionnelle

¹ Chaque personne physique soumise à la présente loi doit être en permanence en possession de sa carte professionnelle, qui lui est délivrée par le département et qui mentionne les autorisations accordées à son titulaire.

² La délivrance d'une carte professionnelle, qui emporte la délivrance de l'autorisation correspondante, donne lieu à la perception préalable d'émoluments fixés par le Conseil d'Etat.

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

⁴ Le département réexamine périodiquement, pour chaque personne titulaire d'une carte professionnelle, les conditions de délivrance des autorisations qui y figurent.

Art. 10 Véhicules étrangers et d'autres cantons

¹ Les chauffeurs de taxis ou de limousines en provenance d'autres cantons ou de la Communauté européenne ont le droit de prendre en charge des clients sur le territoire genevois s'ils n'y exercent pas une activité régulière. Ils doivent préalablement requérir une autorisation, délivrée par le département contre émolument à condition qu'ils prouvent avoir toutes les autorisations nécessaires à l'exercice de leur profession au lieu de leur provenance.

² Ils ont les mêmes droits et obligations que les chauffeurs de taxis B, respectivement de limousines.

³ L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible, et peut être retirée et non renouvelée en cas de non-respect de ses conditions d'exercice. Sa durée est fixée par règlement.

⁴ Une vignette valant autorisation est délivrée.

⁵ L'émolument visé à l'alinéa 1 doit servir au financement des structures mises en place dans le but d'améliorer le service des taxis et limousines sur le site de l'Aéroport international de Genève, dans la mesure décidée par le Conseil d'Etat.

⁶ En cas d'activité régulière sur le territoire cantonal, le régime d'autorisation ordinaire s'applique.

Chapitre II Examens professionnels et exigences relatives aux véhicules

Art. 11 Examens de chauffeur de taxi ou de limousine

¹ Les examens servent à vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi.

² Les matières des examens sont définies par règlement et portent notamment 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 notions de base de l'anglais;
- e) les principes de la conduite écologique;
- f) les règles de comportement et de courtoisie.

³ Le règlement détermine les différences dans le contenu des examens entre les candidats chauffeurs de taxis et les candidats chauffeurs de limousines.

Art. 12 Examen d'exploitant d'entreprise

¹ Les examens servent à vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi.

² Les matières des examens sont définies par règlement et portent notamment sur les notions de droit et les obligations liées à l'emploi de travailleurs salariés.

Art. 13 Organisation des examens et équivalences

¹ Le département organise les examens ou délègue cette tâche à un organisme privé.

² Le département peut dispenser les titulaires d'un certificat jugé équivalent de passer tout ou partie des examens.

Art. 14 Exigences relatives aux véhicules

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

² Tout taxi A est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, et muni en permanence d'un équipement, lesquels sont agréés par le Conseil d'Etat. L'équipement est composé notamment d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne « taxi » lumineuse spécifique aux taxis A, fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer :

- a) si le taxi est libre ou occupé;
- b) le tarif du taxi.

³ Tout taxi B comporte un signe distinctif comportant la désignation « taxi », agréé par le Conseil d'Etat, mais est dépourvu de toute inscription sur les côtés du véhicule et de toute enseigne lumineuse. Il est soumis pour le surplus à l'alinéa précédent et à ses dispositions d'application.

⁴ Le département peut imposer l'installation d'un quittancier automatique dans tout taxi, et l'impose dans le véhicule de chaque chauffeur de taxi qui n'émet et ne propose pas d'office une quittance à ses clients.

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

⁶ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation et d'entretien relatives aux véhicules et à leur équipement.

⁷ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement de la même catégorie (taxi A, taxi B ou limousine), mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation sujette au contrôle des autorités en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Titre IV Permis de service public (permis A)

Art. 15 Limitation du nombre et gestion des permis A

¹ Le nombre des permis de service public (ci-après : « permis A »), qui octroient aux seuls taxis A un droit d'usage accru du domaine public, est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis pour les usagers par une utilisation optimale du domaine public.

² Le nombre maximal des permis A est déterminé par le département après consultation des milieux concernés et de la centrale, en fonction des besoins évalués périodiquement.

³ Le département fixe les modalités d'octroi et d'annulation des permis A, et réglemente notamment le cas où le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles. Dans ce cas, l'un des critères d'octroi est le nombre de permis A déjà en possession des requérants, afin de permettre à ceux qui n'en ont pas un accès facilité au marché des taxis A.

⁴ Chaque permis A est délivré contre paiement préalable d'une taxe unique comprise entre 60 000 F et 200 000 F, affectée à un fonds (ci-après « le fonds ») constitué notamment aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi.

⁵ Le Conseil d'Etat peut diminuer jusqu'à 20% le montant de la taxe pour tout permis A rattaché à un véhicule au bénéfice du meilleur standard écologique, et l'augmenter jusqu'à 20% si ce standard est mauvais au sens du règlement d'application. Si le détenteur d'un taxi A, qui a bénéficié d'une diminution de la taxe, remplace le véhicule rattaché au permis A concerné par un véhicule dont le standard écologique est moins bon que le précédent, il doit s'acquitter auprès du département du montant du bonus dont il a bénéficié.

⁶ Le montant de la taxe est fixé par le Conseil d'Etat de manière à ce que, en fonction de la rotation des permis, les titulaires qui cessent leur activité perçoivent un montant compensatoire au moins égal à 60 000 F en contrepartie de l'annulation de leurs permis A. Ce montant ne peut toutefois dépasser celui payé en application des alinéas précédents si le permis A est annulé moins de 5 ans après sa délivrance.

⁷ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant compensatoire en tenant compte des disponibilités du fonds et du besoin de retraite de ceux qui restituent leurs permis A.

Art. 16 Titularité des permis A

¹ Le titulaire d'un permis A ne peut être que :

- a) un chauffeur indépendant, ou
- b) un exploitant d'entreprise si celle-ci est dépourvue de personnalité juridique, ou
- c) une personne morale dirigée par un exploitant d'entreprise.

² Seuls les exploitants d'entreprise ou les personnes morales peuvent être titulaires de plusieurs permis A.

³ La titularité de chaque permis A est personnelle et intransmissible.

Titre V Droits et obligations liés à l'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Chapitre I Droits et obligations en général (taxis A, taxis B et limousines)

Art. 17 Obligation générale d'informer

¹ Tout titulaire d'une autorisation prévue par la loi est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de son autorisation.

² Tout titulaire d'une autorisation d'exploiter une entreprise tient à jour un registre contenant l'information utile relative :

- a) aux véhicules dont l'entreprise fait usage;
- b) aux employés de l'entreprise;
- c) aux chauffeurs indépendants qui conduisent un véhicule de l'entreprise.

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

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

Art. 18 Autres obligations générales

¹ Tout chauffeur ou exploitant est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir une conduite et une tenue correctes.

² Tout chauffeur ou exploitant doit en tout temps pouvoir présenter sa carte professionnelle et s'identifier auprès des clients.

³ 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 véhicules, ainsi que les informations qui doivent figurer sur la quittance émise et proposée d'office à chaque client, dont une copie est conservée par les chauffeurs.

⁴ Les courses des taxis sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client.

⁵ Chaque véhicule doit être utilisé conformément à la catégorie à laquelle il appartient (taxis A, taxis B ou limousines), et ne peut en aucun cas être utilisé comme un véhicule d'une autre catégorie.

Art. 19 Définition des prix des courses et tarifs

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

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

³ Le Conseil d'Etat peut déterminer un prix de course minimal au départ de l'Aéroport international de Genève.

⁴ Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.

⁵ Après consultation des milieux professionnels concernés, 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 et les bagages.

⁶ Tous les abonnés d'une même centrale d'ordres de courses doivent pratiquer le même tarif.

⁷ Les prix des courses des limousines sont fixés librement entre l'exploitant et le client par entente préalable.

Art. 20 Obligations spécifiques du chauffeur indépendant

¹ Tout chauffeur indépendant, qu'il soit propriétaire, preneur de leasing ou locataire d'un véhicule, doit le conduire personnellement et de manière effective, et ne peut ni le mettre à la disposition d'un autre chauffeur employé ou indépendant, ni de tout tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.

² En cas d'incapacité de travail ne dépassant pas 6 mois, il peut demander au département une dispense de conduite.

Art. 21 Transports à prix forfaitaire

¹ Tout chauffeur indépendant de limousine ainsi que tout exploitant d'une entreprise de limousines tient un journal des prestations de transport effectuées mentionnant leur date, leur durée et le prix encaissé. Il est présenté aux autorités sur simple requête.

² L'alinéa 1 est également applicable aux chauffeurs indépendants de taxi et exploitants d'entreprise de taxis qui effectuent des transports à prix forfaitaire.

Art. 22 Obligations spécifiques des exploitants et entreprises

¹ Tout exploitant d'entreprise veille, en sa qualité de dirigeant effectif, à ce que les chauffeurs qui utilisent les véhicules de l'entreprise respectent toutes les dispositions légales et réglementaires qui leur sont applicables.

² Les exploitants et 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 En cas de location d'un véhicule d'une entreprise à un chauffeur indépendant, le loyer est fixé entre les parties mais ne peut être supérieur au loyer maximal admissible par type de véhicules, déterminé par le département après consultation des milieux professionnels, afin d'empêcher tout rendement abusif de l'entreprise.

⁴ Les exploitants et entreprises sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par les autorités.

Chapitre II Droits et obligations spécifiques aux taxis A

Art. 23 Utilisation du domaine public

¹ Tout chauffeur de taxi A dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention "TAXI" ou "Taxis exceptés" est spécifiquement indiquée, de :

- a) s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;
- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

² Les chauffeurs de taxis A qui circulent à l'allure normale du trafic et qui se font héler par un client peuvent prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il leur est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.

Art. 24 Obligation des chauffeurs indépendants et entreprises de s'abonner à la centrale unique

¹ Les chauffeurs indépendants et entreprises de taxis A sont tenus de souscrire un abonnement à la centrale, à l'exclusion de tout abonnement à une autre centrale d'ordres de courses.

² Ils sont tenus de verser les contributions d'abonnement et de respecter les règles de fonctionnement de la centrale, telles qu'approuvées par le Conseil d'Etat.

Art. 25 Autres obligations

¹ Les chauffeurs et les exploitants d'entreprise de taxis A participent à un service au public 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, ainsi qu'à la distribution des taxis sur toutes les stations. Ce service public, organisé par la centrale, est complémentaire à celui des transports publics.

² Les taxis A doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.

³ Le Conseil d'Etat fixe le nombre d'heures minimal durant lesquelles chaque véhicule utilisé en qualité de taxi A doit être en service à la disposition du public.

⁴ Le Conseil d'Etat fixe le nombre d'heures minimal de conduite effective de chaque exploitant d'une entreprise de taxis A, en fonction du nombre de véhicules de l'entreprise. Il prévoit le nombre de véhicules de l'entreprise à partir duquel il n'est plus exigé de l'exploitant qu'il conduise un véhicule de manière effective.

⁵ Le Conseil d'Etat peut définir d'autres obligations à charge des taxis A, notamment s'agissant des moyens de paiement qui comprennent les cartes de crédit usuelles.

Chapitre III Droits et obligations spécifiques aux taxis B et aux limousines

Art. 26 Utilisation du domaine public

¹ Tout chauffeur de taxi B ou de limousine dispose d'un droit d'usage commun du domaine public.

² Les chauffeurs de taxi B et de limousine ont la stricte interdiction de circuler dans le dessein de rechercher des clients, ainsi que de prendre en charge toute personne par qui ils se font héler.

³ En dérogation à l'alinéa 1, le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les chauffeurs de taxi B et/ou de limousine peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte, ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

⁴ En cas d'événements entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules, le département peut, en concertation avec le département chargé de la mobilité, accorder à l'ensemble des taxis et limousines des autorisations exceptionnelles et temporaires de stationnement sur le domaine public, limitées à certains emplacements provisoires et réservés aux taxis et aux limousines. Ces autorisations temporaires ne peuvent être délivrées que s'il apparaît, après consultation des milieux professionnels, que les taxis A ne sont pas en mesure de répondre à l'entier de la demande.

Titre VI Mesures et sanctions administratives

Art. 27 Constat d'infractions

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de son règlement d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions. Ces constats sont adressés aux autorités compétentes pour le prononcé des mesures et sanctions justifiées par les circonstances.

Art. 28 Révocation, suspension et retrait de l'autorisation de chauffeur employé ou indépendant

Révocation

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

- a) ses conditions de délivrance ne sont plus remplies;
- b) il n'en a pas été fait usage dans les 6 mois qui suivent sa délivrance;
- c) elle cesse d'être utilisée par son titulaire, sauf en cas d'incapacité totale de travail justifiée et dûment annoncée au département, ne dépassant pas 6 mois.

Suspension et retrait

² En cas de manquement aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution par un chauffeur employé ou indépendant, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à son encontre :

- a) la suspension de son autorisation pour une durée de 10 jours à 6 mois;
- b) le retrait de son autorisation.

³ Le retrait de l'autorisation de chauffeur indépendant entraîne l'annulation du permis A dont il est titulaire.

⁴ Lorsque le département prononce à l'encontre d'un chauffeur le retrait d'une autorisation, il ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de cette personne pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.

Art. 29 Révocation, suspension et retrait de l'autorisation d'exploitant d'entreprise

Révocation

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

- a) ses conditions de délivrance ne sont plus remplies;
- b) son titulaire ne dirige plus effectivement l'entreprise, sauf en cas d'incapacité totale de travail justifiée et dûment annoncée au département ne dépassant pas 6 mois.

Suspension et retrait

² En cas de manquement aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution par un exploitant d'entreprise, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à son encontre :

- a) la suspension de son autorisation pour une durée de 10 jours à 6 mois;
- b) le retrait de son autorisation.

³ En cas de suspension de l'autorisation, et si l'infraction est le seul fait de l'exploitant, le département l'invite à rétablir immédiatement les conditions d'exploitation par son remplacement, le temps de ladite suspension. Les conditions relatives à la délivrance de l'autorisation d'exploitant sont applicables au remplaçant, à l'exception des conditions prévues à l'article 8, alinéa 2, lettres c et d. Si aucun remplaçant n'est proposé à bref délai, l'exploitation de l'entreprise est suspendue pour la même durée.

⁴ En cas de retrait de l'autorisation, et si l'infraction est le seul fait de l'exploitant, le département impartit un délai à l'entreprise qu'il dirigeait effectivement, pour rétablir les conditions d'exploitation par un remplacement définitif de l'exploitant. Le remplaçant doit remplir l'ensemble des conditions relatives à la délivrance de l'autorisation d'exploitant. Si, au terme du délai, aucun remplaçant n'est proposé, l'exploitation de l'entreprise doit être immédiatement arrêtée.

⁵ Le retrait de l'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis A entraîne l'annulation des permis A, si cette autorisation n'est pas remplacée par une autre dans le délai imparti par le département.

⁶ Lorsque le département prononce à l'encontre d'un exploitant le retrait de son autorisation, il ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande de cette personne pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision.

Art. 30 Amende administrative

¹ Indépendamment du prononcé des mesures ou sanctions prévues aux articles 27 à 29, le département peut infliger une amende administrative de 200 F à 20 000 F à toute personne ayant enfreint les prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution. L'amende peut être infligée par un officier de police lorsqu'elle n'excède pas 300 F.

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

³ Lorsqu'une infraction a été commise dans la gestion d'une personne morale, l'amende peut être portée à 200 000 F.

⁴ La personne morale ou le titulaire de l'entreprise dépourvue de personnalité juridique répond solidairement des amendes.

⁵ Les amendes sont infligées directement aux personnes désignées à l'alinéa 4 lorsqu'il n'apparaît pas de prime abord quelles sont les personnes responsables de l'infraction.

Titre VII Dispositions finales et transitoires

Chapitre I Dispositions finales

Art. 31 Dispositions d'application

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

Art. 32 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles), du 21 janvier 2005, est abrogée.

Art. 33 Entrée en vigueur

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

Chapitre II Dispositions transitoires

Art. 34 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants

¹ Tout chauffeur de taxi ou de limousine titulaire de la carte professionnelle de chauffeur 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 l'autorisation correspondante et la carte professionnelle au sens de la présente loi.

² Tout chauffeur indépendant de taxi A doit s'affilier à la centrale unique dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique. Si cette condition n'est pas remplie, le département lui impartit un ultime délai pour la remplir et l'avertit qu'à défaut son permis A sera annulé et son autorisation transformée en autorisation d'exercer en qualité d'indépendant la profession de chauffeur de taxi B.

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'entreprise.

Art. 35 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousine

¹ Les titulaires de la carte professionnelle de dirigeant d'une 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, exercent de manière effective leur profession à la tête d'une entreprise, se voient délivrer l'autorisation et la carte professionnelle correspondantes au sens de la présente loi. Les autorisations d'exploiter une entreprise au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, émises au nom d'une personne morale sont annulées le jour de la délivrance de la nouvelle autorisation.

² Tout exploitant d'une entreprise de taxis avec permis A doit affilier celle-ci à la centrale unique dans un délai d'un mois à compter de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique. Si cette condition n'est pas remplie, le département lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celle-ci, et l'avertit qu'à défaut les permis A seront annulés.

Art. 36 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

¹ Les centrales d'ordres de courses de taxis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, cessent cette activité le jour de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique des taxis A, mais gardent toutefois la possibilité de recevoir et diffuser sans autorisation les commandes concernant exclusivement les taxis B.

² Toute autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, est annulée; chaque centrale de ce type peut toutefois, dès l'entrée en vigueur de la présente loi, être exploitée sans autorisation en tant que centrale d'ordres de courses de taxis B.

Art. 37 Permis A

¹ Les permis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, sont d'office considérés comme des permis A au sens de la présente loi.

² Durant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, ont le droit d'obtenir un permis A sans qu'il ne soit tenu compte de la limitation prévue à l'article 15 :

- a) les exploitants d'un taxi de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, titulaires de l'autorisation d'exploiter avant le 1^{er} décembre 2009; ainsi que

- b) les fermiers d'un taxi de service public au sens de l'article 41 de la loi du 21 janvier 2005, exerçant effectivement leur activité et ayant conclu le bail à ferme avant le 1^{er} décembre 2009,

à condition toutefois qu'ils ne soient pas déjà au bénéfice d'un permis A et qu'ils satisfassent aux conditions relatives à l'exercice des professions de chauffeur indépendant ou d'exploitant d'entreprise au sens de la présente loi.

³ Ces permis A sont délivrés contre paiement de la taxe unique prévue à l'article 15.

⁴ Les personnes inscrites sur les listes d'attente en vertu de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, conservent le bénéfice de la date d'inscription, qui est prise en considération dans le cadre des modalités d'octroi et d'annulation des permis A fixées par le département en application de l'article 15, alinéa 3.

Art. 38 Equipement des taxis

¹ Sous réserve des exceptions figurant aux alinéas 2 et 3, les exploitants de taxis disposent d'un délai de 6 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi pour équiper leur véhicule en conformité à la présente loi.

² L'inscription distinctive des taxis A doit être apposée sur chaque côté de l'ensemble des véhicules concernés dans la semaine suivant l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique.

³ Le département fixe les délais pour le port obligatoire des autres signes distinctifs des taxis A, des taxis B et des limousines.

Art. 39 Modifications à une autre loi

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05), est modifiée comme suit :

Art. 415, al. 6 et 7 (nouveaux)

⁶ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures immatriculées comme taxis, dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	émissions de CO ₂	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a)	≤ 120 g/km	0	bonus de 100%
b)	> 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0%
c)	> 200 g/km	2	malus de 100%

Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.

⁷ Pour les voitures immatriculées comme taxis dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de l'alinéa 6 ne s'applique pas.

Art. 421 Ambulances (nouvelle teneur avec modification de la note)

L'impôt sur les ambulances est de 128 F.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. INTRODUCTION

1.1. Loi actuelle

Le constat réalisé en juin 2007 et formalisé dans le rapport transmis au Grand Conseil (RD 693) sur l'application de la loi sur les taxis et limousines du 4 mai 2005 (ci-après : LTaxis) était préoccupant : complexe dans son application et sa compréhension, la loi impose un nombre d'exigences et de contrôles disproportionnés au regard des ressources disponibles et demeure manifestement bafouée par un nombre important de professionnels du transport de personnes.

Soucieux de donner suite aux décisions prises par le Conseil d'Etat dans le cadre du rapport précité, le Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé (ci-après : DARES) a procédé à un travail de fond en vue de réviser la loi considérée.

Les démarches suivantes ont ainsi été menées:

- Etude du Conseil stratégique pour la promotion économique (ci-après : CSPE) sur la problématique du transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles sur le canton de Genève, et propositions d'amélioration de la qualité des prestations fournies sur le canton (juin-novembre 2007);
- Consultation élargie des services de l'Etat, des milieux professionnels et des organismes "consommateurs" sur les lignes directrices de la révision (mars-octobre 2008);
- Consultation élargie des mêmes interlocuteurs sur l'avant-projet de loi révisée (novembre 2009-janvier 2010);
- Séances de travail avec les milieux professionnels sur les principes directeurs du projet de loi révisée (janvier 2010-juin 2010);
- Avis de droit du Professeur François Bellanger relatif à la faisabilité d'un monopole de taxis sur le canton de Genève (2 mars 2010).

Les interlocuteurs et entités consultées dans le cadre du processus précité se sont accordés sur l'analyse de la situation, dans le sens suivant :

- Les constats effectués en juin 2007 (complexité de la loi, ressources insuffisantes à son application, non-respect de la loi par nombre de

professionnels du transport de personnes) sont toujours d'actualité, voire exacerbés;

- Les usagers et les organismes « consommateurs » sont insatisfaits du service à la clientèle qui leur est proposé, principalement pour cause de refus de courses arbitraires, d'accueil et de niveau de prestations en décalage manifeste avec le standard d'une ville internationale, d'absence récurrente de taxis à certaines heures ou/et certains lieux du canton, de prix élevés, de prestations inégales, de refus de paiement par carte de crédit et d'absence de proposition de quittances;
- Les milieux professionnels s'élèvent principalement contre l'insuffisance ou/et l'arbitraire des contrôles et le non-respect des règles par certains membres de la profession.

Fort de ce constat, le DARES s'est employé à définir, dans le cadre du projet de loi qui vous est présenté, un nouveau cadre légal permettant de répondre aux attentes de la clientèle, des organismes "consommateurs" et des milieux professionnels.

2. LEGISLATION, DOCTRINE ET JURISPRUDENCE

Avant de présenter le projet de loi, il convient de rappeler qu'un nombre conséquent de législations internationales, nationales ainsi qu'une abondante jurisprudence balisent étroitement ce domaine d'activité dont il apparaît important de mettre en lumière quelques aspects topiques.

Pour une juste compréhension de ce qui suit, il convient encore de préciser que, dans le cadre de ce projet de loi, on entend par "taxis A", les taxis avec usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité (*numerus clausus*), par « permis A », les permis de service public concrétisant ce droit d'usage accru et par « taxis B », les taxis sans usage accru du domaine public, en nombre illimité (soit les actuels « taxis de service privé » ou « bonbonnes bleues »).

2.1. Législation

– 2.1.1. Loi sur le marché intérieur

La loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995 (LMI), est une loi-cadre qui définit les principes élémentaires d'un marché intérieur efficace. Elle vise à éliminer les restrictions d'accès au marché mises en place par les cantons et les communes.

Des restrictions au libre accès au marché peuvent être admises à titre exceptionnel, pour autant qu'elles s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux, qu'elles soient indispensables à la préservation d'intérêts publics

prépondérants, et qu'elles répondent au principe de la proportionnalité. Par ailleurs, ces restrictions ne doivent pas constituer une barrière déguisée à l'accès au marché, destinée à favoriser des intérêts économiques locaux.

Sur cette base, l'usage accru du domaine public peut être limité aux seuls taxis ayant obtenu un permis A (taxis A) et les taxis d'autres cantons doivent donc être assimilés à des taxis B (« taxis de service privé » ou « bonbonnes bleues »).

– 2.1.2. *Accord sur la libre circulation des personnes*

L'Accord sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999 (ALCP), vise notamment à faciliter la prestation de services sur le territoire des parties contractantes, en particulier à libéraliser la prestation de courte durée.

Cette dernière notion comprend le détachement de travailleurs d'une entreprise domiciliée dans un des Etats de l'Union Européenne (ci-après : UE), en vue de fournir une prestation de services temporaires en Suisse et/ou l'exercice temporaire d'une activité indépendante sans établissement en Suisse.

Sur cette base, les limitations qui peuvent être imposées aux taxis et limousines en provenance de l'UE ne doivent pas constituer des entraves déguisées ou être discriminatoires. Elles ne peuvent que correspondre aux conditions posées aux transporteurs genevois.

Ainsi, à l'instar des transporteurs confédérés, les taxis et limousines UE ne bénéficient pas des droits spécifiques aux taxis A.

2.2. *Doctrine et jurisprudence*

– 2.2.1. *Liberté économique et numerus clausus*

Tant la Constitution fédérale que la jurisprudence du Tribunal fédéral reconnaissent le droit à toute personne d'exercer le métier de chauffeur de taxi, sans qu'une limitation du nombre ne puisse être imposée.

Ceci étant, le Tribunal fédéral (Arrêt 2P/167.2009) a néanmoins jugé que le service de taxi se rapproche d'un service public, car le client doit pouvoir compter sur un chauffeur de confiance, rapide et calculant correctement le prix de la course; de fait, il n'a très souvent pas la possibilité de choisir son transporteur. Cette particularité permet à l'Etat de soumettre l'activité à une autorisation d'exercer ainsi qu'à la réussite d'un examen, indépendamment de l'usage accru du domaine public.

En revanche, le Tribunal fédéral considère qu'un numerus clausus de l'ensemble des chauffeurs de taxis se heurte à un obstacle constitutionnel insurmontable (Avis de droit du Professeur Andreas Auer du 18.12.2003).

Une entorse au principe de la liberté économique ne se justifie que si le *numerus clausus* est fondé sur la limitation de l'usage du domaine public, car le nombre de places disponibles au centre-ville ne peut être augmenté à l'envi. De plus, un excès de l'offre risque de créer des troubles à l'ordre public.

En d'autres termes, il n'est possible de prévoir une catégorie de taxis soumis à un *numerus clausus* (avec usage accru du domaine public) que dans l'hypothèse où une autre catégorie de taxis (sans usage accru du domaine public) peut exister, et sans être elle-même contingentée.

– 2.2.2. *Centrale d'appels unique de taxis A*

Une récente jurisprudence du Tribunal fédéral relatif à la centrale unique lausannoise pour taxis A (ATF 2C.71/2007) permet désormais d'envisager la constitution d'un monopole en faveur d'une centrale du même type sur le canton de Genève. Ceci étant, l'arrêt précité dispose qu'une centrale unique ne peut gérer qu'une seule catégorie de taxis, d'autres centraux devant pouvoir exercer cette activité au profit d'une autre catégorie de taxis.

Ce principe limite ainsi la mise sur pied d'une centrale unique pour l'ensemble des taxis. Le système proposé doit impérativement permettre à deux catégories distinctes de taxis d'exister.

– 2.2.3. *Monopole de taxis A*

Selon l'avis de droit rendu par le Professeur François Bellanger (annexe 3), le Tribunal fédéral s'est jusqu'à récemment montré relativement généreux dans l'admissibilité des monopoles cantonaux, en laissant une confortable marge de manœuvre au législateur cantonal dans l'appréciation de l'intérêt public.

Ainsi, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, les cantons peuvent instituer de nouveaux monopoles de droit pour autant que trois conditions cumulatives soient réunies, à savoir une base légale formelle et suffisamment précise, un intérêt public prépondérant (buts de police ou de politique sociale, à l'exclusion de buts de politique économique) et le respect du principe de proportionnalité (se limiter à ce qui est nécessaire à la réalisation des buts d'intérêt public poursuivis).

Partant du postulat selon lequel la base légale est adoptée par le législateur genevois, la reconnaissance de l'intérêt public implique la preuve que le système actuel ne fonctionne pas, avec des problèmes sérieux et récurrents de service au public, ainsi que l'intégration du service fourni par les taxis affiliés à une centrale unique comme un service complémentaire aux transports publics.

Sous l'angle de la proportionnalité, l'existence d'un monopole avec centrale unique exclut ainsi l'existence de taxis A non affiliés à la centrale précitée.

Par ailleurs, les conditions suivantes doivent être réunies pour limiter l'atteinte causée à la concurrence par ce monopole :

- L'obligation d'affiliation doit être liée à un droit à être affilié à la centrale unique;
- Un mécanisme doit permettre de garantir l'adaptation régulière du nombre de permis A soumis au numerus clausus et des modalités équitables d'attribution des nouveaux permis;
- L'exploitation de la centrale unique de taxis A doit faire l'objet d'un appel d'offres soumis à la concurrence du marché, et être remise en jeu périodiquement, dans le respect du principe de non discrimination découlant de la loi fédérale sur le marché intérieur;
- La création de centrales d'appels de taxis B doit être libre, et le nombre des taxis B ne doit pas être limité.

Si l'Etat n'exploite pas lui-même le monopole en question, il a la faculté de le confier à une personne morale de droit privé au moyen d'une concession d'exploitation de la centrale unique, voire à une entité de droit public autonome.

Sous réserve du fait que les conditions susmentionnées soient remplies à satisfaction de droit, un monopole des taxis au bénéfice de privilèges concédés par l'Etat, liés à une centrale unique d'appels, est légalement possible dans le respect du droit suisse et du droit genevois.

– 2.2.4. *Obligations de service public lié au monopole*

Selon le même avis de droit du Professeur François Bellanger, la reconnaissance du rôle des taxis A comme service public implique la mise en place d'un service 24h/24, 7 jours sur 7, avec une desserte adéquate en tous points du canton, engageant ceux-ci à respecter les obligations suivantes :

- Accomplissement régulier des horaires de nuit ou du travail du week-end et des jours fériés, de manière à assurer une desserte suffisante en regard de la demande de la clientèle;
- Répartition géographique des taxis homogène, afin d'éviter une concentration excessive à l'aéroport, à la gare ou dans quelques stations de l'hyper-centre;
- Activité effectuée en complémentarité des transports publics.

– 2.2.5. *Un taxi est un taxi*

Enfin, le Tribunal fédéral (ATF 79 I 334) considère qu'interdire aux chauffeurs de taxis - qui ne bénéficient pas de l'usage accru du domaine public - l'utilisation du mot « taxi » et l'emploi d'un compteur horokilométrique équivaut à une interdiction de concurrence contraire à l'art. 27 de la Constitution fédérale (ci-après : Cst). En d'autres termes, et aux yeux de la clientèle, un véhicule exerçant l'activité de taxi doit s'appeler « taxi ».

Ceci étant, toujours selon le Professeur Bellanger et sans préjuger d'une interprétation différente qui en serait faite par le Tribunal fédéral, l'instauration d'un monopole de taxis A doit permettre une distinction claire au niveau de l'identification des véhicules entre taxis A et B, notamment au moyen du port de l'enseigne lumineuse réservé aux seuls taxis A. Ceci impliquerait dès lors que les taxis B soient au bénéfice d'un autre signe distinctif permettant à la clientèle de les désigner comme véhicules assurant un service de « taxi », sans possibilité de confusion avec les taxis A.

3. AXES DU PROJET DE LOI

3.1. Respect du droit fédéral et simplification de la loi

Comme il en ressort du RD 693, certaines dispositions de la LTaxis actuelle ne sont pas conformes à la législation fédérale (loi sur le marché intérieur, constitution fédérale, etc.).

Occupée par exemple à limiter l'activité des taxis B, la législation actuelle assujettit ces derniers à des conditions d'exercice qui sont contraires au principe constitutionnel de la liberté économique (interdiction faite aux taxis de service privé d'exploiter une entreprise). De plus, elle interdit, pour le même chauffeur, d'exercer cumulativement les activités de taxi A et de taxi B, alors qu'elle lui autorise le cumul des activités de taxi (A ou B) et de limousine.

Le projet qui vous est proposé supprime ainsi ces dispositions contraires et les redites inutiles du droit fédéral dans les domaines qu'il régit (droit de la circulation routière, droit du travail, droit des sociétés), étant rappelé que le droit supérieur ne nécessite pas de mention dans le droit cantonal pour être applicable.

Par ailleurs, comme mentionné sous le point 1.1, la LTaxis fait preuve d'une trop grande complexité normative, du fait qu'elle tente de régler jusque dans le détail un nombre important de situations, y compris l'ensemble des régimes d'exception. Sa complexité notoire ne la destine de fait ni aux usagers, ni même aux collaborateurs de l'Etat chargés de l'appliquer. A

vouloir tout prévoir, la LTaxis perd de vue le principe selon lequel seul un cadre légal limpide permet à l'autorité compétente d'appliquer techniquement et juridiquement l'entier du texte de loi.

Tout en corrigeant ces défauts, le projet de loi sur le transport professionnel de personnes qui vous est proposé circonscrit le texte légal dans des proportions nettement plus modestes que cela n'est le cas à ce jour.

3.2. Profession réglementée

– 3.2.1. Deux catégories de taxis

Entre deux options (libéralisation totale ou limitation de l'accès au domaine public) qui s'offraient à lui en 1999 et 2005, et compte tenu du fait que ni l'une ni l'autre n'est exempte de difficultés d'application, le législateur a opté par deux fois pour le système prévoyant deux catégories de taxis. L'une de ces catégories bénéficie d'un usage accru du domaine public et est en nombre limité (taxis A); l'autre doit se contenter d'un usage commun du domaine public sans toutefois être soumise à la moindre limitation quantitative (taxis B).

La solution actuelle permet de juguler le nombre de taxis A présents sur les stations et sur les voies de transports en commun, et de préserver la clientèle d'une hausse importante des tarifs ainsi que d'une baisse de qualité du service telles que survenues suite à la libéralisation du marché induite par l'initiative « Pour des taxis égaux et moins chers » de 1992. Elle est également soutenue par les organes de police en tant qu'elle permet d'éviter les troubles de l'ordre public potentiellement générés par une seule catégorie de taxis, dont le nombre serait illimité.

En conséquence, le projet de loi maintient le principe actuel du *numerus clausus* des taxis de service public (taxis A), et maintient la 2^{ème} catégorie de taxis (taxis B), dans le respect de la jurisprudence et de la doctrine actuelles.

– 3.2.2. Limousines

Bien que certaines entités consultées aient émis l'avis selon lequel l'activité des limousines pourrait être soumise aux seules lois du marché, le DARES estime que le volume important de courses réalisées par ces dernières sur et au départ de Genève, ainsi que la forte demande de la clientèle sise sur le canton ou coutumière des prestations délivrées par l'AIG, commandent que cette activité soit réglementée dans le cadre du projet de loi régissant le transport professionnel de personnes sur le canton.

Cette pratique est par ailleurs commune à de nombreuses métropoles européennes.

Enfin, tout comme pour ce qui a trait à l'activité des taxis non genevois, réglementer l'activité des limousines permet d'en faire de même à l'endroit des limousines non genevoises (principalement en provenance de l'Union européenne) en activité sur le canton.

– *3.2.3. Transporteurs non genevois*

Le projet de loi précise les conditions posées aux activités sur le canton des transporteurs confédérés et européens en les soumettant explicitement à autorisation.

Attendu que le régime d'autorisation correspond toujours au régime des taxis B et limousines, chaque transporteur non genevois souhaitant exercer une activité non régulière dans le canton doit être au bénéfice d'une commande préalable.

A noter que les taxis non genevois ne bénéficient pas du droit d'usage accru du domaine public conféré aux seuls taxis A.

Ceci étant, la problématique des transporteurs non genevois s'exprime principalement sur le site de l'AIG, moins au niveau des taxis collectifs (avec taximètre et enseigne sur le toit) que des minibus franco-anglais, apparentés au régime des limousines genevoises, et qui représentent 75% des transporteurs non genevois en activité sur ce site.

3.3. Monopole de taxis A avec centrale unique

– *3.3.1. Problématiques rencontrées par les centrales d'appels genevoises*

Si trois centrales fonctionnent actuellement sur Genève, l'examen des conditions d'exercice de la plus importante d'entre elles (Taxi-phone SA) permet de se faire une idée représentative de la situation au niveau de la distribution des courses dans le canton.

Taxi-phone SA peut compter sur 543 abonnés taxis A (sur 892 taxis A autorisés) qui se chargent d'honorer quelque 2 millions de courses par année (2009 : 1.3 millions distribuées par Taxi-phone et 800 000 obtenues directement par les chauffeurs eux-mêmes). 87% des courses attribuées permettent au client de compter sur un taxi sur place dans les 5 minutes. Quand bien même il n'existe pas de comparatif officiel au niveau des performances de la soixantaine de centrales officiant en Europe, il convient de considérer cette prestation comme de bon niveau en regard des informations obtenues auprès des centrales lausannoises et zurichoises.

Par ailleurs, cette centrale est leader en Suisse en termes du nombre d'abonnés, fait partie des centrales européennes au top de l'équipement technique et est certifiée ISO au niveau de son organisation.

Malgré cela, selon les statistiques issues des contrôles menés par l'autorité compétente durant le premier semestre 2009 et du point de situation effectué en avril 2010, elle demeure confrontée de manière récurrente aux problèmes suivants dans la distribution des appels à la clientèle :

- nombre très important de courses non acceptées par le premier taxi contacté par la centrale, taux pouvant atteindre 50% des appels certains mois (taux de refus constaté auprès de la centrale unique de taxis A lausannoise selon audit 2007 : 26%); selon la centrale Taxi-phone SA, un nombre important de ces refus n'est pas justifié par un motif objectif, tel que la fin de service du chauffeur, un véhicule non adapté à la demande, etc. Ceci ne signifie pas que la moitié des clients ne sont en définitive pas servis (voir remarque supra sur le délai de réponse), mais bien que la centrale en question doit multiplier les appels pour parvenir à satisfaire le client;
- un manque de taxis à certaines heures (6h00-9h00 / 16h00-20h00) et durant les nuits du week-end, alors que les chauffeurs se retrouvent en surnombre durant la journée (9h00-16h00), la centrale ne parvenant pas à imposer certains horaires de travail quand cela est nécessaire;
- une centaine de taxis A en disponibilité très limitée (soit des véhicules qui sont en service seulement 2 à 5 heures par semaine);
- un taux d'affiliation trop modeste (60% des taxis de service public du canton) en comparaison, par exemple, de celui de la centrale unique de taxis A lausannoise (95%);
- des problèmes au niveau de l'acceptation des cartes de crédit et de la proposition systématique des quittances;
- des problèmes au niveau du comportement et de l'accueil par les chauffeurs, ainsi qu'au niveau de la propreté et de l'ancienneté des véhicules.

– 3.3.2. *Nouveaux moyens à disposition de la centrale unique de taxis A*

Au vu de ce qui précède, une amélioration du service à la clientèle et une collaboration effective des transporteurs à la mission de service public impliquent d'agir sur les axes suivants :

- garantir un nombre élevé de taxis A à disposition de la centrale par le biais de l'affiliation obligatoire;
- garantir un taux élevé de disponibilité effective des véhicules, comme des chauffeurs de taxis A, en fixant dans la loi le principe de cette disponibilité;
- étendre l'obligation d'accepter les courses non seulement lorsqu'elles sont prises sur les stations, mais également à celles qui sont distribuées par la centrale d'appels;
- élever les exigences en termes de formation, s'agissant de l'accueil et du comportement à adopter à l'égard de la clientèle;
- renforcer l'obligation liée à la proposition de quittance et à l'acceptation étendue des moyens de paiement;
- diminuer drastiquement le nombre de refus de courses au départ de l'aéroport en convenant d'un tarif minimum pour toutes courses effectuées au départ de l'AIG;
- prendre toutes mesures pour permettre à la clientèle de différencier de manière claire et immédiate les taxis A des taxis B.

3.4. Réglementation spécifique aux taxis A

– 3.4.1. *Gestion des permis A améliorée*

Nul autre canton ne prévoit un système de taxe et de montant compensatoire destiné à réguler le nombre de permis A et à améliorer les conditions sociales de la profession de taxis A.

Ceci étant, le système actuel convient aux bénéficiaires, soit les milieux professionnels, étant rappelé que l'Etat ne retire aucun avantage de la gestion du fonds commun alimenté par les taxes versées. En effet, il n'intervient que dans le but d'éviter l'existence d'un lien direct entre l'acquéreur du droit conféré par le permis A et son vendeur, source potentielle de dessous-de-table, de fraude ou de spéculation contre lesquels le législateur n'a eu de cesse de se prémunir depuis 1999.

Le système de gestion des permis A doit ainsi être maintenu, l'autorité compétente agissant toujours en qualité de garante des transactions relatives au paiement de la taxe d'acquisition du permis et au versement de l'indemnité compensatoire à l'annulation de ce dernier.

Néanmoins, il a été constaté que les modalités d'application de ce système, prévues par la loi actuelle, souffraient des défauts suivants :

- manque de flexibilité dans la gestion du nombre de permis A, en raison de l'impossibilité de prévoir un montant de taxe inférieur à la valeur du montant compensatoire;
- utilisation du fonds commun à la seule fin d'indemniser les chauffeurs sortants, sans possibilité de consacrer les montants thésaurisés à d'autres mesures en faveur des taxis A;
- absence d'un système permanent garantissant l'alimentation du fonds commun, en vue d'éviter l'assèchement de ce dernier.

Ainsi, le projet de loi se propose de corriger les défauts susmentionnés dans le sens d'une plus grande marge de manœuvre laissée à l'autorité compétente dans la gestion du fonds considéré. Sur recommandation du Professeur Bellanger, le projet prévoit également que, dans le cas où le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis A disponibles, l'autorité compétente favorise - dans une certaine mesure - les requérants qui ne sont pas encore titulaires d'un permis A, afin de leur faciliter l'accès au marché des taxis A et de mettre ainsi en place des modalités d'attribution des permis A équitables.

– 3.4.2. Location de véhicule par tout détenteur de permis A

La location de véhicules taxis A est actuellement autorisée pour les entreprises, mais non pour les détenteurs d'un seul permis A.

Sur les quelque 200 chauffeurs travaillant en qualité de doubleurs (chauffeurs travaillant sur le véhicule d'un détenteur du permis A autorisé sur le canton, en sus de ce dernier), seuls 32 chauffeurs sont enregistrés auprès de l'autorité compétente au bénéfice d'un contrat de bail à ferme contracté auprès d'une entreprise.

Or, il est notoire que de nombreux chauffeurs « employés » exercent en réalité leur activité comme indépendants, en payant un montant fixe pour l'usage du véhicule et en conservant la recette à titre de « salaire ».

Cette situation conduit de fait employés et employeurs à déclarer aux organismes compétents des salaires virtuels, avec l'économie d'impôts et l'allocation de subsides indus que cette pratique peut générer.

Fort de ce qui précède, le DARES propose de permettre à chaque détenteur de permis A de mettre son véhicule (taxi A) à disposition d'un tiers (par exemple au moyen d'un contrat de bail à ferme), moyennant autorisation de l'autorité compétente, afin de :

- tenir compte du caractère foncièrement indépendant de l'activité de chauffeur de taxi;
- permettre à chaque détenteur d'un permis A de rentabiliser son investissement consenti lors de l'acquisition dudit permis;
- augmenter le nombre de taxis A disponibles à l'égard de la centrale unique et, par voie de conséquence, de la clientèle, notamment pour les périodes durant lesquelles un déficit de taxis A est actuellement constaté;
- différencier clairement les chauffeurs indépendants en activité dans le canton - au bénéfice de leur propre véhicule ou travaillant sur un véhicule loué - des chauffeurs employés.

Ceci étant, il convient de maintenir le contrôle par l'Etat des montants de location de véhicule, afin d'éviter que le montant du bail ne soit plus en adéquation avec l'objet loué et les charges y afférentes, et que le détenteur vise ainsi à obtenir une forme de rente de situation.

De même, il ne saurait être question d'autoriser la sous-location du taxi A par le locataire lui-même, ou de permettre de placer les plaques d'immatriculation du taxi A sur un autre véhicule que celui appartenant au détenteur du permis A.

– 3.4.3. *Signes distinctifs propres aux taxis A*

Attendu que les taxis B ne seront plus équipés d'une enseigne lumineuse (voir supra, pt 2.2.5), il ne semble plus nécessaire de requérir des taxis A le port d'une couleur unique aux fins de permettre à la clientèle d'opérer une distinction claire entre les deux catégories de taxis.

Par contre, il apparaît important que la clientèle puisse identifier sans hésitation et de manière immédiate l'appartenance du taxi A à la centrale unique d'appels à laquelle il est affilié et, par voie de conséquence, le type de service (public) qui est proposé.

Partant, le port d'un signe distinctif spécifique, remplissant les conditions précitées, sera exigé des taxis A.

3.5. *Autorisations et cartes professionnelles mises en cohérence*

– 3.5.1. *Employés et locataires également soumis à autorisation*

Dans le cadre des contrôles menés par l'autorité compétente depuis janvier 2009, il a été constaté un taux moyen d'infractions de 22%, affichant une tendance naturellement dégressive au fur et à mesure des contrôles effectués. Ce constat conforte l'autorité dans le sentiment que le domaine du transport de personnes doit être contrôlé et formellement autorisé pour tous types d'activités exercées.

Dans cette optique, il convient de compléter le régime actuel en soumettant également à autorisation formelle les activités qui ne l'étaient pas à ce jour, à savoir :

- les chauffeurs indépendants locataires d'un taxi A;
- les chauffeurs employés.

– *3.5.2. Modifications propres au régime des exploitants d'entreprises*

S'il est toujours opportun de permettre à une entreprise d'exercer une activité dans le domaine considéré, il s'avère problématique d'accorder une autorisation formelle à la personne morale en tant que telle, alors que, de toute évidence, seule une personne physique est susceptible de pouvoir remplir l'ensemble des conditions posées par la loi (notamment la réussite des examens), ceci pour le compte de ladite entreprise.

Cette modification ne met pas en péril le devenir d'une société dont le directeur serait par hypothèse reconnu seul responsable d'infractions à la loi. Dans le cas de figure d'une grave infraction à la loi commise par l'intéressé, entraînant une suspension ou un retrait de son autorisation d'exploiter, la entreprise est invitée à nommer un remplaçant, au nom duquel une nouvelle requête en vue d'autorisation est alors transmise aux services compétents.

Désormais, l'autorisation d'exploiter une entreprise sera ainsi exclusivement délivrée à une personne physique.

En outre, pour être en accord avec le principe constitutionnel de la liberté économique, il n'est pas soutenable de garder les dispositions de l'actuelle LTaxis qui interdisent le droit d'exercer à un exploitant d'entreprise de taxis B.

Enfin, il apparaît que les conditions d'exercice posées par l'actuelle LTaxis au chauffeur indépendant avec employé(s), et celles posées à l'exploitant d'entreprise, ne divergent en définitive que par le nombre de véhicules gérés effectivement (à partir du 2^{ème} véhicule, la réussite des examens d'exploitant s'impose). Et pourtant, de fait, tous deux sont soumis aux mêmes impératifs découlant de leur statut d'entrepreneur. Partant, le projet de loi confère désormais le statut d'exploitant d'entreprise aux actuels chauffeurs indépendants qui souhaitent exploiter leur véhicule en recourant à des employés et/ou des locataires, de sorte que ces personnes devront – si elles n'ont pas encore une autorisation d'exploiter une entreprise – réussir les examens y relatifs.

– 3.5.3. *Modifications propres à la forme des sociétés*

Il s'avère que l'autorité compétente possède tous moyens de s'assurer qu'une personne physique dirige effectivement l'entreprise considérée, ce sans qu'il soit nécessaire de limiter l'activité aux seules sociétés commerciales, comme le prescrit la loi actuelle.

De fait, la condition posée d'inscription au registre du commerce, ainsi que les renseignements obtenus par le biais de la demande d'autorisation sont suffisants pour garantir la bonne application de la loi, respectivement pour permettre à l'autorité d'agir en cas de besoin.

Partant, le projet de loi supprime l'obligation faite aux entreprises d'être pourvues de la personnalité juridique et de revêtir la seule forme de sociétés commerciales.

– 3.5.4. *Cumul d'autorisations possibles*

C'est un fait, les contrôles menés à ce jour par l'autorité compétente démontrent une propension de la part de certains chauffeurs et entreprises à recourir à d'autres véhicules ou à exercer d'autres activités que celles autorisés, ce au gré des intérêts du moment.

Or, ce n'est pas le cumul d'autorisations - rendu possible à teneur du projet - qui génère l'activité illicite, mais bien la volonté licencieuse de certains transporteurs d'enfreindre les dispositions légales en vigueur, en utilisant par exemple un taxi comme une limousine.

En l'occurrence, l'instauration d'une centrale unique de taxis A diminuera de manière considérable le risque du client de bénéficier d'un autre type de transporteur que celui demandé.

Enfin, il est clair qu'un chauffeur de taxi A, respectivement de taxi B ou de limousine, exerçant de fait une activité pour laquelle il n'est pas autorisé, s'expose encore et toujours à des sanctions qui peuvent aller jusqu'au retrait de l'autorisation.

– 3.5.5. *Carte professionnelle, désormais reflet des autorisations*

Il s'avère que, lors des contrôles opérés sur le terrain, la carte professionnelle ne permet actuellement pas de vérifier quelles sont les autorisations délivrées aux intéressés, les chauffeurs n'étant par ailleurs jamais en possession de la décision formelle prononcée par l'autorité compétente.

Par conséquent, le projet de loi supprime la carte professionnelle dans son acception actuelle, pour la transformer en support témoin de l'autorisation délivrée par l'autorité compétente, que le chauffeur présente aux représentants de l'autorité ou aux organes de police à l'occasion des contrôles.

3.6. Examens professionnels

L'insatisfaction formulée de manière récurrente par la clientèle et les organismes « consommateurs » au niveau de la qualité des prestations et de l'accueil implique d'élever les exigences préalables à l'activité de tout transporteur professionnel, sous la forme suivante :

- Tout chauffeur doit justifier de connaissances suffisantes de la langue française pour exercer la profession;
- Tout chauffeur doit posséder des connaissances de bases d'anglais;
- Tout chauffeur devra suivre un cours de sensibilisation à l'accueil, respectivement au comportement à adopter à l'égard de la clientèle.

Par ailleurs, comme mentionné plus haut (voir pt 3.5.2. in fine), tout chauffeur indépendant qui souhaite engager un employé ou louer son taxi A doit réussir les examens prévus pour l'exploitant d'entreprise.

3.7. Contrôles et brigade des taxis

L'ensemble des acteurs de la profession s'accordent à reconnaître que la période durant laquelle la loi et l'autorité étaient respectées au plus haut point correspond à celle des années 70 à 90, au cours desquelles la gendarmerie était chargée d'effectuer le contrôle sur le terrain, que ce soit au niveau des activités à part entière ou au niveau des tachygraphes et autres cartes de contrôle.

La situation est très préoccupante, comme relevé par les milieux professionnels eux-mêmes. En effet, pour peu que l'on examine la situation existant au sein des autres métropoles suisses ou européennes, le constat est invariablement le même. Sans une réelle force de contrôle affectée au domaine considéré, aucun respect des exigences légales dont l'Etat est le garant n'a la moindre chance d'être concrètement assuré.

Or, le Service du commerce est quotidiennement confronté aux limites posées par des contrôles effectués au moyen de son inspectorat de type administratif. Ces limites obligent les forces de police à prêter régulièrement main-forte au service précité, collaboration qui se déroule au demeurant dans de très bonnes conditions.

Force est de relever ainsi que la réinstauration d'une brigade de taxis apparaît comme la seule véritable solution à même de procéder, de manière efficace et reconnue par la profession, aux contrôles exigés par la législation genevoise sur les transporteurs professionnels de personnes. Celle-ci ne pourra toutefois être reconstituée que dès que les effectifs de police seront suffisants.

3.8. *Aéroport international de Genève : délégation de compétences*

L'échec du guichet TAXI de l'aéroport international de Genève (AIG), associé à la vaine tentative menée par l'AIG d'associer les taxis A à une démarche-qualité purement incitative, de même que les refus de course répétés, le manque de courtoisie trop souvent observé, ou encore les refus d'acceptation de moyens de paiement non numéraires, sont parmi les problèmes les plus importants constatés sur le site aéroportuaire, et auxquels le canton de Genève se doit de trouver des solutions efficaces.

A cet effet, dans le cadre des séances de travail menées depuis janvier 2010 en collaboration avec toutes les parties concernées, l'AIG s'est engagé à mettre sur pied – courant 2010 – les mesures suivantes :

- Une zone de stationnement réservée aux transporteurs non genevois (confédérés et UE), dont l'accès sera contrôlé au moyen d'une puce électronique;
- un guichet d'information multimodal.

La réalisation de ce chantier sera effectuée en collaboration avec l'autorité compétente, les services de police et les milieux professionnels.

Au-delà de l'intervention ponctuelle des organes cantonaux chargés du contrôle de l'application de la loi, il s'avère que l'AIG est le seul à pouvoir intervenir sur le sol aéroportuaire au niveau de la qualité de service souhaitée pour sa clientèle.

Le projet présente donc la possibilité de déléguer à l'aéroport international de Genève les compétences de réguler l'accès des taxis et limousines dans le périmètre aéroportuaire et de veiller à la bonne application de la loi dans ce périmètre.

3.9. *Commissions*

La LTaxis prévoit actuellement trois commissions officielles, une commission consultative, une commission de discipline et une commission d'examen.

Expérience faite à ce jour, il se justifie de garder une plateforme permettant aux représentants de l'Etat (autorité compétente et gendarmerie) et aux milieux professionnels d'échanger sur les problématiques relatives au domaine du transport professionnel de personnes, de manière à pouvoir envisager ou adapter les mesures ou les processus nécessités par l'application de la législation en vigueur, respectivement d'anticiper la mise en place des modalités indispensables aux manifestations d'envergure. Une commission consultative a ainsi toute sa place dans le nouveau cadre légal.

En revanche, il apparaît que la mise sur pied d'une centrale unique avec création d'un partenariat privilégié avec le concessionnaire et l'amélioration durable des contrôles menés dans le domaine considéré par la réinstauration d'une brigade de taxis, ne justifie plus le maintien d'une commission de discipline chargée de traiter des problèmes liés aux infractions commises par la profession.

Enfin, la commission d'examens a quant à elle bien entendu toujours sa raison d'être au vu des conditions posées et renforcées par le projet de loi à l'octroi d'autorisations d'exploiter.

Ceci étant, conformément à la nouvelle loi cantonale sur les commissions officielles et par souci d'allègement, les commissions et leurs principes de fonctionnement seront définis par voie réglementaire.

3.10. Incitations à l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement

– 3.10.1. Suppression de l'impôt forfaitaire pour les taxis

A ce jour, les véhicules taxis bénéficient d'un impôt forfaitaire fixé par l'art. 421 de la loi générale sur les contributions publiques du canton de Genève du 9 novembre 1887 (ci-après : LCP) à hauteur de 128 F par année quel que soit le véhicule utilisé.

Par ailleurs, contrairement au transport par ambulances, qui nécessite plus certainement le recours à des véhicules lourds, et bénéficiant moins des développements connus à ce jour pour les voitures légères au sens de la législation sur la circulation routière, le transport par taxi peut être réalisé par une gamme de véhicules désormais beaucoup plus étoffée et évolutive que cela n'était le cas en 1972, date de l'introduction du régime préférentiel susmentionné.

Partant, au-delà des mesures incitatives qu'il est toujours envisageable de prévoir en parallèle (voir à ce sujet les termes de la motion 1895 du 30 juin 2009), les conditions instaurées par la loi sur les contributions publiques ne peuvent raisonnablement être maintenues en l'état.

Le projet de loi prévoit ainsi que, dans l'intérêt public bien compris d'une application égalitaire des conditions posées par les mesures OPair, les véhicules taxis ne soient plus au bénéfice d'un avantage fiscal qui ne se justifie plus.

– 3.10.2. *Système de bonus-malus sur l'impôt pour plaques d'immatriculation*

De manière à inciter tous les taxis à recourir à l'utilisation de véhicules peu polluants, le projet de loi prévoit un système de bonus-malus sur l'impôt pour plaques d'immatriculation spécifique aux véhicules considérés.

– 3.10.3. *Système de bonus-malus sur le montant de la taxe du permis A*

Ceci étant, il est également impératif d'instaurer un changement de comportement exemplaire et notable s'agissant des véhicules bénéficiant d'un droit d'usage accru du domaine public. A cet effet, le projet de loi aménage un système de bonus/malus au niveau de la valeur du permis A.

Ainsi, le montant de la taxe perçue pour un permis A nouvellement délivré fait désormais l'objet d'un bonus pouvant aller jusqu'à 20% du montant de la taxe de base, si le véhicule est au bénéfice du meilleur standard écologique (classe A), respectivement d'un malus potentiellement de même ampleur pour un véhicule dont les émissions sont significativement polluantes.

Les modalités de ce système incitatif seront fixées par voie réglementaire.

4. COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

Article 1

Cette disposition énumère les buts poursuivis par la loi et résume ce que l'on attend des services de taxis et limousines sur le territoire cantonal.

Article 2

Le projet de loi reprend le principe de la loi actuelle relatif au champ d'application, en prenant soin de supprimer toutes les dispositions redondantes avec le droit fédéral pour ce qui concerne la qualification du transport professionnel de personnes.

En effet, l'Ordonnance fédérale sur la durée de travail et de repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981 (ci-après : OTR2 - RS 822.222) définit clairement à son article 3, alinéa 1^{bis} cette notion: « 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 16 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 ». L'alinéa 1^{er} de

l'art. 3 OTR2 précise ceci : « Sont également considérés comme transports professionnels de personnes les transports de personnes effectués au moyen de véhicules de location avec chauffeur ».

Pour plus de clarté, le projet de loi exclut de manière effective tout transport professionnel réalisé selon un horaire régulier ou un trafic de ligne.

Le champ d'application se réfère également à la centrale unique, appelée à être la grande nouveauté dans l'environnement des taxis A.

Article 3

Si l'alinéa 1 n'appelle pas de commentaires particuliers, l'alinéa 2 apporte un élément essentiel à l'amélioration de la situation actuelle.

En effet, l'échec du guichet TAXI de l'aéroport international de Genève (ci-après : AIG) géré par l'Institution commune des taxis et limousines, la vaine tentative menée par l'AIG d'associer les taxis A à une démarche-qualité purement incitative, ainsi que les refus de course, manque de courtoisie, refus d'acceptation de moyens de paiement non numéraires, constatés de manière récurrente sur le site aéroportuaire, placent le canton de Genève dans l'obligation de trouver une solution efficace aux problèmes rencontrés.

De fait, l'AIG est le seul à pouvoir réellement intervenir sur sol aéroportuaire au niveau de la qualité de service souhaitée pour les clients de l'aéroport. Il y a donc lieu de prévoir la possibilité de déléguer à l'aéroport international de Genève les compétences de réguler l'accès des taxis et limousines dans le périmètre aéroportuaire et de veiller à la bonne application de la loi dans ce périmètre.

A ce titre, il y a lieu de préciser que Palexpo a mis en place depuis 2007 un système de contrôle d'accès lors de chaque manifestation tenue sur son site, avec un succès manifeste. Le principe du contrôle d'accès est également une solution adoptée par l'aéroport de Lyon-St-Exupéry et Unique Airport de Zürich.

Ainsi, un contrôle permanent d'accès permettrait de procéder à un filtre en amont, soit avant le franchissement de la barrière, en lieu et place d'un contrôle majoritairement « policier » effectué en présence de la clientèle sur la station de taxi avec les désagréments y relatifs qu'il peut supposer. Il autoriserait par ailleurs l'AIG à interdire techniquement l'accès à tout transporteur contrevenant aux conditions posées par ses soins ou/et ayant commis des infractions à la législation cantonale.

Enfin, des mesures complémentaires sont prévues dans le but de diminuer le nombre de refus de courses au départ de l'AIG (cf. commentaires ad art. 19 al. 3).

Article 4

Parmi les définitions données, il est important de relever que la notion de taxi A doit être indissociable de celle de service public et des obligations qui en découlent. Les avantages (en termes de droits et de moyens de distinction) qui leur sont accordés ne se justifient en effet qu'à la condition que les taxis A soient effectivement soumis à de véritables obligations de service public et organisés en complément des transports publics (cf. également l'article 5, alinéa 2, et l'article 25).

Par ailleurs, les définitions relatives aux chauffeurs et exploitants d'entreprise sont intimement liées aux conditions d'octroi des autorisations correspondantes (cf. les articles 7 et 8), et sont importantes dans la mesure où il est fait très fréquemment référence à ces notions dans le texte légal.

Enfin, s'agissant de la précision de l'alinéa 2 en rapport avec la définition des limousines, elle se justifie compte tenu du développement du transport professionnel de personnes au moyen, notamment, de « deux roues » motorisés, et attendu que ce type de véhicule échappe à la qualification conférée aux « véhicules légers » par le droit fédéral. Il semble donc nécessaire de laisser au Conseil d'Etat la latitude d'assimiler aux limousines d'autres types de véhicules utilisés au transport professionnel de personnes.

Articles 5 et 6

Au vu des constats d'échec du service public des taxis relatés ci-dessus à propos de la loi actuelle (point 1.1 notamment), le projet de loi prévoit une centrale unique d'ordres de courses. Celle-ci doit avoir pour mission de recevoir et diffuser toutes commandes concernant les taxis A (sous réserve des courses adressées directement au chauffeur par le client), dans le but d'atteindre les objectifs prévus par l'article 5 alinéa 2 du projet. L'exploitation de la centrale doit faire l'objet d'une concession délivrée à une personne morale par le département en charge de l'application de la loi, ce sur la base d'une procédure d'appel d'offres. La concession est, dans la règle, remise en jeu tous les 10 ans.

La supervision de l'activité du concessionnaire est confiée au DARES.

Ainsi conçue, la centrale unique dégage les avantages principaux suivants :

- Un numéro d'appel unique pour la clientèle;
- Un nombre d'affiliés considérablement augmenté, avec les impacts positifs en termes de disponibilité à l'égard de la clientèle;
- Un prestataire capable de faire en sorte que les chauffeurs affiliés assurent un service public de taxis dans les cas et horaires pour lesquels il est actuellement déficient;
- Une centralisation des données à l'échelle du canton;
- Un interlocuteur privilégié de l'Etat.

Articles 7 et 8

Ces deux dispositions déterminent les différences entre les 3 types d'autorisations professionnelles prévues par la loi – chauffeur employé, chauffeur indépendant ou exploitant d'entreprise – et les droits respectifs qui en découlent.

A ce propos, le Conseil d'Etat souhaite désormais – en accord avec les milieux professionnels – soumettre aux examens d'exploitant d'entreprise toute personne qui veut mettre son ou ses véhicules à la disposition d'un ou de plusieurs chauffeurs (employés ou indépendants). Actuellement, cette exigence n'est pas imposée aux chauffeurs détenteurs d'un seul véhicule, ce qui constitue une inégalité de traitement par rapport aux professionnels possédant plus d'un véhicule, qui eux sont déjà tenus d'être autorisés en qualité d'exploitant d'entreprise.

Cela étant, tout détenteur (propriétaire ou preneur de leasing) d'un seul véhicule, qui souhaite exploiter seul son véhicule, n'aura pas besoin d'une autorisation d'exploitant mais uniquement de chauffeur indépendant. Ce type de chauffeur devra être particulièrement attentif aux obligations spécifiques imposées aux chauffeurs indépendants (cf. art. 20 du projet), ainsi qu'à la disponibilité minimale de leur véhicule s'il s'agit d'un taxi A (cf. art. 25, al. 3 du projet).

En outre, l'article 8 alinéa 1 consacre – à la satisfaction des milieux intéressés – une nouvelle possibilité, savoir celle de permettre également à tout propriétaire d'un seul véhicule de le louer à un ou plusieurs chauffeurs indépendants. Cette nouveauté, en plus de rétablir une égalité de traitement entre tous les propriétaires (et preneurs de leasings), permettra d'augmenter sensiblement la disponibilité des taxis sur la voie publique, dans la mesure où

le propriétaire d'un véhicule souhaitera logiquement rentabiliser son outil de travail en dehors de ses propres heures de conduite. A noter à ce propos l'obligation de conduite minimale, qui est imposée à tout exploitant d'entreprise propriétaire d'un seul taxi A, à teneur de l'article 25 alinéa 4 du projet, (obligation qui est par ailleurs sous-entendue à l'article 8 alinéa 3, par le mot « doit »).

Enfin, la condition prévue à l'article 8 alinéa 2 let. c prévoit que le requérant doit être inscrit au registre du commerce de Genève, soit en qualité de titulaire de l'entreprise, soit en qualité d'organe de l'entreprise, ceci afin de couvrir tout type d'entreprise; il en sera titulaire s'il s'agit d'une entreprise individuelle (sans personnalité juridique), respectivement organe s'il s'agit d'une personne morale.

Article 9

Cette disposition, déjà commentée sous le point 3.5.5, n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 10

Le transporteur non genevois en provenance des pays de l'UE est considéré comme tel à la condition qu'il n'exerce pas d'activité régulière dans le canton.

La notion de régularité est en premier chef celle appliquée par le droit des étrangers à la durée du séjour passé dans le cadre de l'activité lucrative.

Concrètement, dès l'instant où ce séjour excède 90 jours, un transporteur UE ne bénéficie plus du régime simplifié conféré par les accords bilatéraux sur la libre circulation des personnes, et doit régulariser son séjour en Suisse selon les règles ordinaires en la matière (notamment permis frontalier, permis de courte durée).

Le transporteur confédéré, quant à lui, est confronté à une notion de régularité plus floue en ce sens que, selon un avis rendu en août 2008 par la Commission fédérale de la concurrence, il doit pouvoir être établi qu'il effectue majoritairement – pour ne pas dire entièrement – son activité sur sol genevois pour exiger de lui qu'il soit soumis aux mêmes exigences que tout transporteur genevois.

Ceci étant, une décision de refus d'activité, rendue récemment par le Service du commerce à l'encontre d'un transporteur confédéré en application de la LTaxis, fait l'objet d'un recours pendant au Tribunal fédéral. L'issue de ce contentieux ne manquera pas de clarifier la situation à l'égard des transporteurs confédérés.

Fort de ce qui précède, le projet de loi soumet à autorisation tout transporteur non genevois qui souhaite exercer l'activité de transporteur professionnel sur le canton.

Si la règle de non-régularité est respectée, l'autorité autorise le transporteur non genevois à condition que ce dernier établisse qu'il est valablement autorisé à effectuer cette activité dans son canton/pays de provenance et fournit toutes informations spécifiquement requises à cet effet.

Dans le cas contraire, le régime ordinaire de la présente loi s'applique.

Enfin, il est manifeste que le projet de contrôle d'accès (avec puce électronique) actuellement mené par l'AIG sur le site aéroportuaire est un élément indispensable au contrôle de régularité susmentionné.

Articles 11 et 12

Toutes les entités consultées se sont prononcées en faveur d'un accroissement des exigences en matière d'examens. L'article 11 répond à cette attente.

En outre et pour rappel, les professionnels indépendants qui sont au bénéfice d'un seul permis A doivent désormais, s'ils veulent mettre leur véhicule à disposition d'un chauffeur employé ou indépendant, obtenir – en plus de leur autorisation de chauffeur – une autorisation d'exploitant d'entreprise, et donc réussir préalablement les examens y afférents (cf. art. 8 al. 1 du projet).

Il sied d'ajouter que les notions de base de droit du travail sont nécessaires à l'ensemble des exploitants, ceux-ci étant tous susceptibles d'employer un ou plusieurs chauffeurs. De plus, même ceux qui, parmi eux, souhaitent se limiter à mettre leurs véhicules à disposition de chauffeurs indépendants au moyen de contrats de location, doivent connaître les bases du droit du travail afin d'éviter qu'ils ne concluent des contrats dont l'intitulé et la teneur se réfèrent à la location d'un véhicule, alors qu'ils contiennent en fait des obligations relevant typiquement d'un contrat de travail.

Article 13

Cette disposition sur l'organisation des examens n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 14

Les grands avantages des mesures prévues dans le cadre de cette disposition sont les suivants :

- la solution d'une inscription distinctive sur chaque côté des taxis A (figurant par exemple sur un support adhésif ou magnétique) permettra de les distinguer très clairement des taxis B, qui eux ont l'interdiction formelle de porter tout type d'indication sur leurs côtés. Cette solution atteint donc le même résultat que la couleur unique, et emporte l'adhésion des milieux professionnels (contrairement à la couleur unique);
- la solution précitée pourra être appliquée immédiatement;
- elle permettra aux clients d'identifier clairement l'affiliation des taxis A à la centrale unique, qui est l'innovation essentielle du présent projet.

Il sied en outre de relever que, du fait des obligations de service public très contraignantes auxquelles sont soumis exclusivement – à teneur du projet – les taxis A, ceux-ci doivent pourvoir être identifiés prioritairement comme appartenant au « service officiel », ce qui justifie l'interdiction faite aux taxis B de porter toute enseigne lumineuse, celle-ci devant être désormais spécifique aux seuls taxis A.

Pour le surplus, le présent article reprend dans les grandes lignes les dispositions légales actuelles.

Article 15

Si le système actuel est maintenu dans son principe, des modifications substantielles sont apportées aux modalités de fixation des montants de la taxe et du montant compensatoire.

Ainsi, le nombre maximal de permis A sera déterminé non seulement en considération du préavis des milieux professionnels concernés, mais également sur la base des statistiques en possession de la centrale unique (nombre de courses par véhicule, temps de réponse envers les demandes de la clientèle, nombre de refus de courses, etc.), ce qui devrait permettre d'optimiser le niveau d'objectivité des données à disposition de l'autorité.

Par ailleurs, conformément aux recommandations du professeur Bellanger, le mécanisme d'attribution des permis A est désormais plus égalitaire, car tenant également compte du nombre de permis A déjà en possession du chauffeur qui requiert l'octroi d'un nouveau permis.

En outre, en accord avec l'ensemble des milieux professionnels concernés, il a été jugé nécessaire d'augmenter le seuil minimal de la taxe et du montant compensatoire pour permis A à 60 000 F (l'actuelle LTaxis prévoit que ce montant minimal est de 40 000 F), de manière à valoriser l'investissement consenti par les acquéreurs, tout en renforçant l'attrait lié à l'annulation dudit permis.

Ceci étant, ni le système de la taxe et du montant compensatoire, ni celui du bonus-malus sur le montant de la taxe d'acquisition du permis A, ne doivent prêter à spéculation; à cette fin, le texte de loi prévoit expressément des garde-fous.

Article 16

S'agissant d'un chauffeur indépendant, celui-ci peut être titulaire d'un permis A, auquel cas il doit l'exploiter seul dans le respect du nombre d'heures minimal fixé par le Conseil d'Etat (cf. art. 25 al. 3). L'article 16 alinéa 2 précise qu'un chauffeur indépendant ne peut pas être titulaire de plusieurs permis A, du fait qu'il ne peut pas mettre le moindre véhicule à la disposition d'un autre chauffeur (employé ou indépendant), n'étant par définition pas au bénéfice d'une autorisation d'exploitant d'entreprise. Il est donc exclu d'octroyer plus d'un permis A à une personne qui, en travaillant seule, ne peut a fortiori pas utiliser plus d'un véhicule.

Pour le surplus, relevons que la lettre c) de l'alinéa 1 prévoit que dans le cas d'une personne morale, seule celle-ci peut-être titulaire du ou des permis A utilisés dans le cadre de l'exploitation de l'entreprise, à l'exclusion de son exploitant ou de toute autre personne, ceci afin d'éviter toute confusion quant au titulaire de ces permis – dont la valeur est importante – en cas notamment de liquidation de la société.

Article 17

L'obligation d'informer incombant aux exploitants d'entreprise a été modifiée en ce sens qu'il n'est plus exigé de fournir une information relative aux locaux et places de stationnement. En effet, seuls demeurent primordiaux pour l'autorité compétente les renseignements touchant aux chauffeurs et aux véhicules.

Pour le surplus, le présent article reprend les principes contenus dans les dispositions légales actuelles de la LTaxis.

Article 18

Dans le but d'alléger le texte de loi et de permettre davantage de flexibilité décisionnelle, l'ensemble des éléments devant impérativement figurer au titre d'informations aux passagers - dans et hors du véhicule, ainsi que sur la quittance - sera fixé par voie réglementaire.

Toute mention relative au respect des exigences en matière de droit sur la circulation routière est supprimée, en raison de la redondance avec le droit fédéral. Il en est de même pour les modalités touchant au compteur horokilométrique (cf. art. 14, qui donne au Conseil d'Etat la compétence de régler les modalités y relatives).

Pour le surplus, le présent article reprend les principes contenus dans les dispositions légales actuelles de la LTaxis.

Article 19

La grande nouveauté du projet à l'égard des prix de course est de permettre au Conseil d'Etat de déterminer un prix de course minimal au départ du site aéroportuaire (à noter que les discussions du DARES avec les milieux professionnels ont abouti sur la détermination d'un prix minimal de 25 F au départ de l'AIG) dans le but de diminuer le nombre de refus de courses (souvent induits par les commandes de petites courses sollicitées par la clientèle de l'AIG). Cette mesure n'aura donc aucune incidence sur les personnes qui souhaitent se rendre à une destination plus lointaine que les environs immédiats de l'AIG.

Article 20

Le présent article interdit à tout chauffeur indépendant – qui n'est donc pas au bénéfice d'une autorisation d'exploitant d'entreprise – de mettre son véhicule à disposition de tout autre chauffeur, que ce soit sous la forme d'un contrat de travail, d'un contrat de location ou de sous-location du véhicule, ou de tout autre type de contrat.

Il en est de même à l'égard de tout tiers pour tout autre type d'activité professionnelle.

Article 21

Le présent article reprend les principes contenus dans les dispositions légales actuelles de la LTaxis, et n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 22

Il semble important de rappeler l'obligation faite aux exploitants d'entreprise de s'assurer du respect des dispositions légales par tout chauffeur, employé ou locataire, utilisant les véhicules de l'entreprise. En effet, s'il est aisé de concevoir que l'employeur puisse être tenu responsable des manquements à la présente loi commis par son employé, ce principe doit à notre sens également être valable dans l'hypothèse où le bailleur devrait cautionner une pratique contraire aux dispositions légales de la part de son locataire (sous-location du véhicule, utilisation des plaques d'immatriculation sur un autre véhicule que celui de l'entreprise, etc.).

Par ailleurs, le principe du barème des loyers maximaux appliqué à ce jour est maintenu pour les locations de taxis A. Ce barème tient notamment compte de l'ensemble des prestations du bailleur, du nombre de locataires, du taux d'activité de ces derniers et de la valeur du véhicule.

Pour le surplus, le présent article reprend les principes contenus dans les dispositions légales actuelles de la LTaxis.

Article 23

L'une des distinctions fondamentales entre les taxis A et B est le droit d'usage accru du domaine public concédé aux taxis A. Le projet, qui reprend sur ce point le système existant, ne fait que reproduire – dans des termes légèrement modifiés – la disposition y relative de la législation actuelle (art. 19 al. 2 LTaxis).

S'agissant de l'alinéa 2, il s'agit d'une reprise d'un article réglementaire de l'actuel RTaxis, qui améliore assurément le service au public à la charge des taxis A.

Article 24

Selon le Professeur François Bellanger, l'existence d'un monopole avec une centrale unique exclut l'existence de taxis A non affiliés à la centrale unique. Cette exigence – qui s'inscrit dans le cadre du respect du principe de la proportionnalité – implique non seulement le droit de chaque chauffeur

indépendant et exploitants d'entreprise de taxis A à être affilié à la centrale unique (cf. art. 5 al. 2 let. a) du projet), mais aussi l'obligation faite à ceux-ci de s'affilier.

En d'autres termes, droit et devoir sont – du point de vue de l'affiliation à la centrale unique – indissociables en cas de mise en place du monopole prévu par le présent projet.

Article 25

Le système mis en place dans la présente loi commande de responsabiliser plus fortement chaque chauffeur et chaque exploitant d'entreprise de taxis A à la mission de service public qui leur est dévolue.

En conséquence, le présent article mentionne explicitement quelles sont les obligations imposées aux taxis A en contrepartie du monopole institué, de manière à permettre à la centrale unique de garantir un service à la clientèle en tous points satisfaisant. Pour le surplus, le présent article n'appelle pas de commentaire supplémentaire aux éléments décrits plus haut (cf. supra, point 3.3.2).

A relever enfin que l'alinéa 4 est prévu notamment pour éviter qu'un exploitant d'entreprise ne bénéficie d'une rente de situation alors qu'il n'est détenteur que d'un nombre très limité de véhicules, qui ne justifie pas qu'il se consacre uniquement à la gestion de son entreprise.

Article 26

Sauf exceptions précisément délimitées par les alinéas 3 et 4, il ne peut être question de laisser aux taxis B un droit d'usage accru du domaine public, sans quoi le numerus clausus des taxis A, de même que la mise en place du service public que ceux-ci doivent assurer, perdraient tout leur sens (cf. également commentaire relatif à l'art. 23).

Article 27

Il apparaît utile de préciser, à titre non exhaustif, quelques-unes des infractions typiques pouvant faire l'objet d'une intervention des agents de la force publique ou des agents ayant mandat de faire respecter la bonne application de la présente loi, à savoir:

- véhicules utilisés comme taxis ou limousines sans être autorisés à servir au transport professionnel de personnes;
- chauffeur transportant professionnellement des personnes sans être lui-même au bénéfice d'une autorisation;

- chauffeur commettant une violation grave aux dispositions de la présente loi ou de ses dispositions d'application.

Articles 28 et 29

Les articles 28 et 29 ne font que reproduire le contenu des articles 31, 46 et 47 de l'actuelle LTaxis. La réunion des mesures – très similaires – de révocation, suspension et retrait d'autorisation, permet désormais d'éviter les renvois de la législation actuelle, afin d'améliorer la lisibilité du texte.

Article 30

Cette disposition reprend dans une large mesure l'actuel contenu de l'article 45 LTaxis, et n'appelle pas de commentaire particulier.

Articles 31 à 33

Ces dispositions n'appellent aucun commentaire particulier.

Article 34

L'alinéa 2 de cette disposition transitoire laisse aux taxis A un court délai pour qu'ils respectent leur obligation d'affiliation à la centrale unique, prévue à l'article 24 du projet.

Son alinéa 3 règle quant à lui la situation des chauffeurs indépendants au sens de l'actuelle LTaxis, laquelle prévoit que ceux-ci, par définition, n'ont qu'un seul véhicule, et qu'ils ont le droit d'employer un ou plusieurs chauffeurs, mais pas de louer leur véhicule.

A noter que cet alinéa 3 ne fait pas mention des actuels chauffeurs indépendants qui louent leur véhicule, du fait que cette pratique – bien qu'elle soit répandue – est interdite par la LTaxis; il est donc exclu d'octroyer, dans le cadre des dispositions transitoires, le moindre délai pour régulariser une situation qui est illégale à teneur de la LTaxis et le restera à teneur du projet de loi. En d'autres termes, si un chauffeur indépendant loue son véhicule en violation de la LTaxis, il restera – à teneur du projet – dans l'illégalité tant qu'il n'aura pas réussi les examens d'exploitant d'entreprise (cf. art. 8 al. 1 du projet).

Article 35

Selon l'alinéa 1 de cette disposition, les autorisations d'exploiter une entreprise au sens de la LTaxis, émises au nom d'une personne morale, sont annulées, tout simplement du fait que le projet prévoit que, désormais, seules des personnes physiques peuvent être au bénéfice d'une autorisation.

L'article 35 alinéa 2 laisse aux exploitants d'entreprise de taxis A un court délai pour qu'ils respectent leur obligation d'affiliation à la centrale unique, prévue à l'article 24 du projet.

Article 36

Logiquement, le jour de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique des taxis A, toute autre centrale d'appels qui transmettait jusqu'alors les ordres de courses aux taxis de service public doit cesser sans délai cette activité et, si l'entreprise souhaite continuer l'activité de centrale d'appels, se contenter de gérer les commandes de taxis B. Une telle activité n'étant par ailleurs plus soumise à autorisation selon le projet de loi, aucune autorisation ne sera délivrée à cette fin.

Article 37

A l'instar de l'article 58 de l'actuelle LTaxis, l'article 37 al. 2 du projet prévoit de permettre aux personnes qu'il désigne, sous certaines conditions, d'accéder au marché des taxis A sans qu'il soit tenu compte du *numerus clausus*, ce durant une année à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Cette mesure vise à augmenter rapidement - dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi - la disponibilité des taxis A, mais également à fluidifier le roulement des permis A et donc l'accès au marché des taxis A.

A relever enfin que la date du 1^{er} décembre 2009 qui figure à l'alinéa 2 correspond au 1^{er} jour du mois qui suit celui de la communication aux milieux professionnels de l'avant-projet de loi sur le transport professionnel de personnes, qui comprenait déjà la mesure dont il est ici question (cette communication a en effet eu lieu le 25 novembre 2009).

Article 38

Cette disposition n'appelle pas de commentaire particulier, si ce n'est la célérité exigée s'agissant de la pose de l'inscription distinctive des taxis A, du fait de la facilité d'exécution de cette mesure par les intéressés.

Article 39 souligné

La modification des articles 415 et 421 de la loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, n'appelle pas de commentaires particuliers autres que ceux figurant ci-dessus, dans l'exposé des motifs, sous points 3.10.1 et 3.10.2.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 2) Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction de décaissements prévus*
- 3) Avis de droit du Professeur François Bellanger relatif à la faisabilité d'un monopole des taxis genevois, du 2 mars 2010*
- 4) Rapports du Conseil stratégique pour la promotion économique (CSPE) relatifs à la problématique des taxis et à l'amélioration des moyens de transport public non collectifs, des 28 août 2007 et 19 novembre 2007*
- 5) Synthèse de la consultation élargie sur les lignes directrices du projet de révision de la LTaxis, du 23 décembre 2008*

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle
PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE
Projet de loi sur le transport professionnel de personnes

Projet présenté par le département des affaires régionales, de l'économie et de la santé

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000
Charges en personnel [30] (augmentation des charges de personnel, formation, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] Charges en matériel et véhicule (mobilité, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de bâtiment (fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32+33] Intérêts (report tableau)	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements (report tableau)	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges particulières [30 à 36] Perte comptable [350] Provision [335] (préciser la nature) Octroi de subvention ou de prestations [36] (subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	0	0	0	0	0	0	0	0
	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	110'000	0	0	0	0	0	0	0
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] (augmentation de revenus (impôts, émoluments, taxes), subventions reçues, dons ou legs)	110'000	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] (revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus)	-20'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000	90'000
Remarques :								

Signature du responsable financier :

Date : 15. 6. 2016



Dominique RITTER
 DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 105) - Dépense nouvelle d'investissement

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Projet de loi sur le transport professionnel de personnes

Projet présenté par le département des affaires régionales, de l'économie et de la santé

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Investissement brut	0	0	0	0	0	0	0	0
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	0	0	0	0	0	0	0	0
Intérêts	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements	2.875%	0	0	0	0	0	0	0
charges financières récurrentes	0	0	0	0	0	0	0	0

Signature du responsable financier :

Date : 15.6.2010.


Dominique RITTER
DIRECTEUR DU SERVICE FINANCIER



Ming Halpérin Burger Inaudi

Avocats au Barreau de Genève

Ariel R. Bernheim
Fondateur (1830-1889)

Hans-Ulrich Ming

Michel A. Halpérin
Ancien Bâtonnier

Dominique C. Burger
Ancien Bâtonnier

Matteo Inaudi

David Bitton

François Bellanger
Professeur à l'Université
DEA en droit européen (Bruges)

Lionel Halpérin
LL.M. New York University
Admitted to the New York Bar
Ancien Premier Secrétaire

Pierre Fauconnet

Catherine Ming

Nathalie Chaix
LL.M. Heidelberg
Trust & Estate Practitioner (TEP)

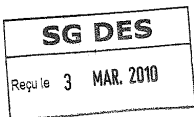
Anouchka Halpérin

Paul Hanna

Valérie Défago Gaudin
Docteur en droit

Zena Goossens-Badran
Dipl. L.E.L. Genève

Nicolas Capt
DEA en droit, criminalité et sécurité
des nouvelles technologies (Lausanne)



Monsieur Pierre-François UNGER

Conseiller d'Etat

**Département des affaires
régionales, de l'économie et de la
santé**

Direction générale des affaires
économiques

Rue de l'Hôtel-de-Ville 11
1204 Genève

Genève, le 2 mars 2010

Concerne : Avis de droit relatif à la faisabilité d'un monopole des taxis genevois

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier du 11 février 2010 par lequel vous avez requis un avis de droit relatif à la faisabilité d'un monopole des taxis genevois, ainsi qu'au courriel de votre collaborateur, Monsieur Chris MONNEY, du 19 février 2010 modifiant la formulation de la première question posée.

Vous avez souhaité avoir une réponse aux questions suivantes :

1. Les taxis au bénéfice de privilèges concédés par l'Etat, tels que droits de stationnement et de circulation dans les voies de bus, peuvent-ils être instaurés en monopole, incluant une centrale unique d'appels, dans le respect du droit suisse et du droit genevois ?
2. Si le monopole susmentionné peut être légalement constitué,
 - a) sous quelle forme pourrait-il être exploité (par une entité de droit public? par une entreprise privée au bénéfice d'une concession? autre solution?) ?

5, Avenue Léon-Gaud
1206 Genève, Suisse

www.avocats.ch
T +41 (0) 22 839 70 00
F +41 (0) 22 839 70 07
E mail@avocats.ch



- b) quelles seraient les problématiques transitoires essentielles induites par ce changement de régime, et quelles seraient les solutions envisageables?
3. Si le monopole susmentionné est contraire au droit et ne peut donc pas être constitué, un monopole limité à une centrale unique d'appels, avec ou sans obligation d'affiliation imposée aux taxis de service public, serait-il compatible avec le droit suisse et le droit genevois? Si un tel monopole (centrale unique pour les taxis de service public) peut être légalement constitué,
- a.) sous quelle forme pourrait-il être exploité (par une entité de droit public? par une entreprise privée au bénéfice d'une concession? autre solution?) ?
- b.) quelles seraient les problématiques transitoires essentielles induites par ce changement de régime, et quelles seraient les solutions envisageables?

Afin de répondre à ces questions, je commencerai par rappeler le cadre juridique applicable aux monopoles de droit cantonal (I.), puis j'examinerai successivement les questions posées, dans la mesure où elles sont pertinentes au vu des conclusions sur la question principale de la faisabilité du monopole (II.) avant de conclure (III.).

I. LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE AUX MONOPOLES DE DROIT CANTONAL

A. PRINCIPES GENERAUX

1. *La liberté économique*

1. Selon l'article 27, alinéa 1, de la Constitution fédérale du 18 avril 1999¹, la liberté économique est garantie. Cette liberté protège toutes les autres formes d'activités économiques privées exercées à des fins lucratives².
2. La liberté économique impose le respect du principe de la neutralité concurrentielle de l'activité étatique et de celui de l'égalité de traitement des concurrents³. Selon ce dernier, les mesures étatiques qui faussent les rapports de concurrence entre concurrents directs⁴, ou dont les effets sur les rapports de

¹ RS 101; "Cst."

² ATF 135 I 130, c. 4.2; ATF 128 I 19, c 4 aa); A. AUER/M. HOTTELIER/G. MALINVERNI, *Droit constitutionnel suisse*, 2^e éd., Berne 2006, p. 416; U. HÄFELIN/W. HALLER/H. KELLER, *Schweizerisches Bundesstaatsrecht*, 7^e éd., Zurich 2008, N° 628-629.

³ ATF 132 I 97, c. 2.1; ATF 125 II 129, c. 10b; ATF 119 Ia 59, c. 6; ATF 119 Ia 445, c. 3a; ATF 121 Ia 129, c. 4d.

⁴ ATF 119 Ia 433, c. 1; ATF 120 Ia 236, c.1.



- concurrence ne sont pas neutres⁵, sont prohibées. Sont des concurrents directs les entreprises de la même branche économique, qui s'adressent à la même clientèle en présentant une offre identique, en vue de satisfaire les mêmes besoins⁶. Ce principe est extrêmement important, car il interdit les différences de traitement qui favorisent ou désavantagent certains acteurs économiques par rapport à leurs concurrents, notamment dans les réglementations étatiques de l'accès au marché, quand bien même les distinctions seraient fondées sur des motifs sérieux et objectifs⁷. Il offre une protection supérieure au principe d'égalité de traitement prévu par l'article 8 Cst.
3. La liberté économique comporte également un volet institutionnel en garantissant un ordre économique fondé sur l'idée de l'autonomie privée et s'appuyant sur les principes de l'économie de marché⁸.
 4. Le Tribunal fédéral avait déduit de l'ancien article 31 Cst. un choix fondamental, en matière de politique économique, au profit d'un système de libre concurrence⁹. Lors de l'élaboration de notre nouvelle constitution, ce principe a été fixé à l'article 94 Cst. Cette disposition impose, à son alinéa 1, à la Confédération et aux cantons de respecter le principe de la liberté économique. Ces collectivités publiques doivent notamment, selon l'article 94, alinéa 3, Cst., veiller, dans les limites de leurs compétences respectives, à créer un environnement favorable au secteur de l'économie privée.
 5. L'article 94, alinéa 1, Cst. complète ainsi l'article 27 Cst. en exprimant la dimension institutionnelle de la liberté économique, soit le choix fondamental du droit constitutionnel en faveur d'un ordre économique basé sur les principes de l'économie de marché. Au plan fédéral, une dérogation à ce principe essentiel pour l'organisation du système économique n'est possible que si la Constitution l'autorise¹⁰: l'article 94, alinéa 4, Cst. impose que les dérogations au principe de la liberté économique, en particulier les mesures menaçant la concurrence, ne soient admises que si elles sont prévues, implicitement ou expressément¹¹, par

⁵ ATF 119 la 445, c. 3a.

⁶ ATF 132 I 97, c. 2.1 et les références citées.

⁷ ATF 132 I 97, c. 2.1. et les références citées: A. AUER/M. HOTTELLIER/G. MALINVERNI, précité, N° 986 ss; G. BIAGGINI, « Wirtschaftsfreiheit », in *Droit constitutionnel suisse*, Zurich 2001, p. 779, N° 12-13; U. HÄFELIN/W. HALLER/H. KELLER, précité, N° 692 ss; J.-P. MÜLLER/M. SCHEFER, *Grundrechte in der Schweiz*, 4^e éd., Berne 2008, pp. 1056-1059.

⁸ E. GRISEL, *Liberté économique*, Berne 2006, p. 176; J.-P. MÜLLER/M. SCHEFER, précité, pp. 1045-1046; R. RHINOW/G. SCHMID/G. BIAGGINI, *Öffentliches Wirtschaftsrecht*, Bâle 1998, p. 93; P. RICHLI, *Grundriss des schweizerischen Wirtschaftsverfassungsrechts*, Berne 2007, N° 141; L. SCHÜRMAN, *Wirtschaftsverwaltungsrecht*, 3^e éd., Berne 1994, pp. 16 ss.

⁹ ATF 132 I 282 c. 3.2.

¹⁰ A. AUER/M. HOTTELLIER/G. MALINVERNI, précité, N° 669 ss ; G. BIAGGINI, précité, N° 18-19; J.-P. MÜLLER/ M. SCHEFER, précité, pp. 1067-1068.

¹¹ Les dérogations explicites figurent aux articles 100, alinéa 3, 101, alinéa 2, 102, alinéa 2, 103 et 104, alinéa 2 Cst.



la Constitution fédérale ou fondées sur les droits régaliens des cantons. Parmi les droits régaliens historiques des cantons figurent notamment les monopoles de la chasse, de la pêche ou du sel¹².

6. Les dérogations implicites doivent reposer sur une clause constitutionnelle attribuant une compétence à la Confédération¹³.
7. La limite entre une restriction et une dérogation à l'ordre économique est parfois difficile à tracer. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à la liberté économique, la Confédération et les cantons ont l'interdiction d'adopter des réglementations et des mesures qui faussent la concurrence entre acteurs économiques privés ou qui empêchent même toute la concurrence : l'activité de l'Etat doit demeurer fondamentalement neutre sur le plan de la concurrence. Les mesures qui poursuivent un but principal de police ou de politique sociale peuvent avoir des effets annexes à caractère économique de nature à fausser la concurrence. Elles sont toutefois admissibles, pour autant que les conditions d'une restriction soient remplies, dans la mesure où leur impact économique n'est qu'accessoire. De plus, des buts de police peuvent parfois justifier de soustraire entièrement une activité à la concurrence au moyen d'un monopole de police¹⁴. Dans ce cas, l'activité n'est pas interdite mais strictement limitée à un opérateur. C'est le cas, par exemple, dans certains cantons pour l'affichage sur le domaine public¹⁵. Les dérogations existent lorsque les mesures vont au-delà des simples restrictions. Elles supposent que l'Etat contrevienne gravement au principe de la neutralité sur le plan de la concurrence, par exemple en faussant la concurrence ou en limitant l'accès à l'exercice d'une profession¹⁶.

2. *Les monopoles cantonaux*

8. Il existe trois sortes de monopoles cantonaux. A côté des régales historiques, on connaît les monopoles de droit et les monopoles de fait. Les premiers existent lorsque l'Etat empêche les administrés d'exercer une activité lucrative qu'il se réserve en édictant une norme. Un tel monopole repose sur une base légale formelle. Les seconds résultent de la souveraineté de l'Etat sur le domaine public, qui lui donne le droit d'exercer seul une activité économique nécessitant un usage particulier du domaine public, sans avoir à créer une base légale pour exclure les particuliers de l'activité en cause. Le fondement d'un tel

¹² ATF 124 I 11, c. 3b.

¹³ ATF 132 I 282 c. 3.2.

¹⁴ Message du 20 novembre 1996, précité, pp. 299-300.

¹⁵ ATF 100 la 445; ATF 128 I 3.

¹⁶ G. BIAGGINI, précité, N° 20; D. HOFMANN, « La clause du besoin pour les médecins et la Constitution fédérale », AJP/PJA 2003, 789/794-795.



monopole n'est dans ce cas pas la loi mais la maîtrise générale sur les biens publics¹⁷.

9. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, les cantons peuvent instituer de nouveaux monopoles de droit. Toutefois, dès lors que le monopole est une structure économique exclusive de concurrence qui porte une atteinte grave à la liberté économique, une telle mesure nécessite que soient réunies trois conditions : la création du monopole doit reposer sur une base légale formelle et suffisamment précise, être justifiée par un intérêt public prépondérant et, selon le principe de la proportionnalité, se limiter à ce qui est nécessaire à la réalisation des buts d'intérêt public poursuivis¹⁸.
10. S'agissant de l'intérêt public, le Tribunal fédéral a précisé que l'instauration d'un monopole peut poursuivre des buts de police ou de politique sociale¹⁹, à l'exclusion des buts de politique économique ; sont également admissibles les mesures concernant l'aménagement du territoire, la politique énergétique et environnementale²⁰. En revanche, les monopoles à des fins purement fiscales sont prohibés²¹.
11. Pour respecter le principe de la proportionnalité, un monopole doit prévoir un moyen propre à atteindre le but fixé, ne pas dépasser la mesure nécessaire pour atteindre ce but²². Selon le Tribunal fédéral, l'appréciation du respect du principe de la proportionnalité se fait par les tests des règles d'aptitude - qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé -, de nécessité - qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés - et de proportionnalité au sens étroit - qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public²³.
12. Toujours, selon le Tribunal fédéral, le monopole de fait est soumis à des conditions d'admission moins sévères que le monopole de droit, en particulier s'agissant du critère de la nécessité. En effet, il se peut qu'une mesure moins restrictive que le monopole puisse être suffisante pour atteindre le but d'intérêt

¹⁷ E. GRISSEL, précité, N° 975 ss; P. MOOR, *Droit administratif*, vol. III, Berne 1992, n° 7.3.1.1, p. 376, C. RUEY, *Monopoles cantonaux et liberté économique*, thèse Lausanne 1988, pp. 121 ss et pp. 135 ss.

¹⁸ Voir, par exemple, ATF 128 I 3, c. 3; ATF 125 I 209, c. 10a.

¹⁹ Cette catégorie correspond aux mesures d'intérêt général tendant à procurer du bien-être à l'ensemble ou à une grande partie des citoyens ou à accroître ce bien-être, telles que les mesures sociales ou de politique sociale (ATF 100 Ia 445, c. 5).

²⁰ ATF 132 I 282, c. 3.3.

²¹ Voir, par exemple, ATF 125 I 209, c. 10a ; ATF 124 I 11, c. 3a/b.

²² ATF 128 I 3, c. 3a.

²³ ATF 128 I 3, c. 3 e) cc; ATF 125 I 209, c. 10d.



public visé, tout en étant insuffisante pour protéger la destination ou la substance même du domaine public²⁴.

13. Un bref survol de la jurisprudence du Tribunal fédéral en matière de monopoles cantonaux permet d'apprécier la variété des situations dans ce domaine (ci-après le point a)). En effet, le Tribunal fédéral a notamment admis des monopoles dans le domaine de l'assurance des bâtiments²⁵, du ramonage²⁶, de l'approvisionnement en eau potable²⁷, de l'élimination des déchets urbains²⁸ ou encore concernant les cimetières pour voitures²⁹.
14. La plupart des arrêts en matière de monopoles cantonaux ont été rendus sous l'empire de l'ancienne Constitution, et certains monopoles ne seraient peut-être plus admis à l'heure actuelle, notamment pour des motifs de proportionnalité. Il convient néanmoins de relever que le cadre constitutionnel applicable aux nouveaux monopoles cantonaux n'a pas changé avec la nouvelle Constitution. Le Tribunal fédéral a eu l'occasion de préciser que la portée de l'article 94 al. 4 Cst. est en effet identique à celle de l'art. 31 al. 2 aCst. lequel, contrairement à l'actuel art. 94 al. 4, réservait explicitement « les prescriptions cantonales sur l'exercice du commerce et de l'industrie »³⁰. Ainsi, la jurisprudence du Tribunal fédéral rendue sous l'empire de l'ancienne Constitution garde son actualité³¹. Elle est toutefois assez largement critiquée par la doctrine comme nous l'exposerons ci-après sous b).

a) **La jurisprudence du Tribunal fédéral**

i. *Importation des bois de vignes*

15. En 1965, le Tribunal fédéral a jugé qu'un monopole attribuant au canton le droit exclusif d'importer des bois de vignes américaines n'était pas contraire à l'art. 31 aCst.³². Selon les juges fédéraux, un tel monopole servait le bien public en

²⁴ ATF 125 I 209, c. 10d, *in fine*.

²⁵ ATF 124 I 11.

²⁶ ATF 96 I 204.

²⁷ ATF 102 Ia 397.

²⁸ ATF 123 II 359.

²⁹ ATF cité in ZBI 1977, p. 30.

³⁰ Voir, par exemple, ATF 132 I 282, c. 3.2 : « L'art. 94 al. 4 Cst. vient sur ce point préciser la portée de la liberté économique, sans pour autant modifier la situation qui prévalait sous l'ancienne Constitution » et ATF 128 I 3, c. 3a : « Nach dem aus den Materialien hervorgehenden Willen des Verfassungsgebers sollte sich indessen in Bezug auf die Frage der Zulässigkeit bestehender bzw. der Errichtung neuer kantonalen Monopole an der bisherigen Rechtslage nichts ändern ».

³¹ Cf. sur ce point A. AUER/V. MARTENET, Les monopoles cantonaux et communaux face à la Loi sur le marché intérieur – Avis de droit complémentaire, RPW/DPC 2004, pp. 314 ss/317.

³² ATF 91 I 182.



prévenant les dommages menaçant la production viticole. Il respectait en outre le principe de la proportionnalité, un simple contrôle à la frontière des bois de vignes provenant de nombreuses cultures différentes étant beaucoup moins efficace que le monopole d'importation (c. 2b).

ii. *Ramonage*

16. En 1970, le Tribunal fédéral a confirmé la constitutionnalité du monopole étatique du ramonage déjà approuvé à l'ATF 38 I 52, considérant que celui-ci trouvait sa justification dans des motifs de police du feu, qui sont d'intérêt public³³. S'agissant de la proportionnalité d'un tel monopole, les juges fédéraux ont précisé qu'un régime de libre concurrence « impliquerait des mesures de contrôle compliquées et coûteuses » et « ne permettrait vraisemblablement plus d'assurer un ramonage et un contrôle réguliers des installations, à un tarif supportable, sur tout le territoire cantonal », raison pour laquelle l'étatisation complète de l'activité du ramoneur n'apparaissait pas comme un moyen disproportionné pour atteindre le but d'intérêt public que le législateur s'était fixé (c. 2).
17. En 1983, le Tribunal fédéral a jugé que le monopole du ramonage des chaudières à mazout ne saurait plus être fondé sur l'intérêt de sécurité publique à prévenir l'incendie, mais se justifiait au regard de la lutte contre la pollution, soit par un motif de santé publique³⁴.

iii. *Assurance scolaire*

18. En 1975, le Tribunal fédéral a jugé conforme à l'art. 31 aCst. l'instauration d'un monopole de droit en faveur d'une caisse publique pour l'assurance scolaire obligatoire³⁵. Tout en admettant que la solution du monopole n'était pas la seule permettant d'atteindre le but d'intérêt public que le législateur s'était fixé, le Tribunal fédéral a considéré que la création d'un tel monopole ne constituait pas un moyen disproportionné dès lors que l'intérêt public à une couverture de l'ensemble des risques, les exigences de contrôle, la responsabilité de la collectivité pour une part importante des risques, la possibilité de conditions plus avantageuses et les subventions des collectivités publiques étaient des considérations qui l'emportaient sur les éventuels intérêts privés³⁶. Il y a lieu de préciser que le Tribunal fédéral s'était imposé une certaine retenue dans ce cas, considérant que la pesée des intérêts en présence dépendait essentiellement des conditions locales.

iv. *Assurance-incendie*

19. En 1998, il a été jugé que le monopole en matière d'assurance-incendie des bâtiments du canton de Glaris répondait à un intérêt public suffisant et était

³³ ATF 96 I 204.

³⁴ ATF 109 Ia 193.

³⁵ ATF 101 Ia 124.

³⁶ Ibid., c. 8b.



conforme au principe de la proportionnalité³⁷. Le Tribunal fédéral a toutefois souligné dans un autre arrêt qu'un tel monopole ne pouvait pas être instauré à des fins fiscales³⁸.

v. Affichage public

20. En 1974, le Tribunal fédéral avait jugé conforme à l'art. 31 aCst. un monopole d'affichage sur le domaine public et sur les fonds appartenant à des privés, considérant que la réglementation de l'affichage, notamment dans les localités, répondait à un intérêt public réel et était même indispensable pour assurer la sécurité du trafic et la protection des sites urbains et du paysage³⁹. Il a confirmé cette jurisprudence en 1999 dans l'ATF 125 I 209 qui concernait le monopole d'affichage dans le canton de Genève.
21. En 2001, le Tribunal fédéral est revenu sur sa jurisprudence dans ce domaine, en considérant qu'à la différence d'un monopole de fait d'affichage sur le domaine public, un monopole de droit d'affichage, dans la mesure où il touche un fonds privé, représente une atteinte disproportionnée à la liberté économique⁴⁰. L'obligation de requérir une autorisation, liée au respect de normes matérielles, suffirait à réaliser les buts d'intérêt public en cause⁴¹. Dans un arrêt ultérieur, le Tribunal fédéral a tenu à préciser que ce revirement de la jurisprudence ne portait que sur l'aspect de la proportionnalité dans le cas particulier, mais ne consacrait pas un changement général de la jurisprudence à l'égard des monopoles cantonaux: *"Plus récemment, le Tribunal fédéral est revenu sur sa jurisprudence en matière d'affichage, en considérant que le monopole constituait une atteinte disproportionnée à la liberté économique, dans la mesure où il touchait un fond privé (ATF 128 I 3 consid. 3 p. 9). Le réexamen du Tribunal fédéral portait sur le respect de la proportionnalité, compte tenu des circonstances particulières - activité de type commercial sur fonds privés - sans pour autant consacrer, comme le prétendent les recourants, un durcissement général de la jurisprudence à l'égard des monopoles cantonaux"*⁴².

vi. Electricité

22. Alors que, dans l'ATF 129 II 497, le Tribunal fédéral avait encore laissé indécise la question de savoir si et dans quelle mesure un canton a la possibilité d'instituer un monopole de droit pour la livraison d'électricité, il a jugé dans l'ATF 132 I 282 que l'instauration d'un monopole de droit en faveur des Services Industriels, pour la distribution d'électricité, n'était pas manifestement contraire au droit supérieur. Dans cet arrêt, concernant la validité de l'initiative

³⁷ ATF 124 I 25, c. 3i.

³⁸ ATF 124 I 11, c. 3d.

³⁹ ATF 100 Ia 445, c. 5b.

⁴⁰ ATF 128 I 3, c. 3e/cc.

⁴¹ Ibid., c. 3e/cc.

⁴² ATF 132 I 282, c. 3.3.



genevoise IN 126 « Energie-Eau: notre affaire! », notre Haute Cour relève que le but d'éviter les privatisations du secteur de la fourniture d'électricité ainsi que les spéculations, est un pur objectif de politique économique et donc inadmissible sous l'angle des articles 27 et 94 Cst. En revanche, assurer la sécurité de l'approvisionnement, une utilisation et une distribution de l'énergie fondées sur les principes d'économie, le développement prioritaire des énergies renouvelables et le respect de l'environnement, sont des objectifs déjà fixés par une disposition de la constitution cantonale dont la conformité au droit supérieur n'est pas contestable⁴³. Le principe de la proportionnalité paraît également respecté, selon le Tribunal fédéral, dès lors que le système de monopole permet d'atteindre de façon plus sûre et plus efficace et à moindre frais ces objectifs. A défaut d'un accès réglementé au marché de l'électricité, la libéralisation par le biais des seules règles de la concurrence, de manière ponctuelle et sans possibilité de fixer des conditions-cadre, présente des inconvénients importants⁴⁴. Enfin, il conclut que, dans l'attente d'une réglementation fédérale, une libéralisation totale du marché, souhaitée par les recourants, n'apparaît pas préférable à la transformation, opérée par l'initiative, d'un monopole de fait en monopole de droit, laquelle se traduirait dans les faits par un *statu quo*⁴⁵.

23. On relèvera qu'à l'ATF 133 I 128, le Tribunal fédéral a également eu à se prononcer sur un décret instituant dans le canton de Vaud un monopole de droit cantonal concernant la distribution et la fourniture de l'électricité. Le Tribunal fédéral n'a toutefois pas examiné la question sous l'angle des articles 27 ou 94 Cst., car le recours avait été formé par des communes vaudoises, qui, en tant que détentrices de la puissance publique, ne pouvaient pas se prévaloir du droit individuel à la liberté économique. S'agissant du problème de l'autonomie communale soulevé par les communes recourantes, il a été jugé que l'institution du monopole cantonal en matière de distribution d'électricité ne violait pas l'autonomie des communes vaudoises en matière de gestion de leur domaine public⁴⁶.

vii. Centre d'appels des taxis

24. Dans un arrêt non publié du 9 octobre 2007⁴⁷, le Tribunal fédéral a dû se prononcer sur un règlement communal instaurant un centre d'appel unique chargé de recevoir et de diffuser toutes les commandes téléphoniques concernant les taxis A (taxis de place). Le monopole institué par ce règlement visait à limiter la circulation inutile et à favoriser la coordination des taxis entre eux et avec l'ensemble des transports publics. Le Tribunal fédéral a admis ce monopole, considérant que les objectifs poursuivis par le règlement

⁴³ ATF 132 I 282, c. 3.5.

⁴⁴ Ibid., c. 3.6.

⁴⁵ Ibid., c. 3.8.

⁴⁶ ATF 133 I 128, c. 6.2.

⁴⁷ Arrêt du TF 2C_71/2007.



constituaient des motifs d'intérêt public qui l'emportaient sur l'intérêt privé à conserver un marché libre de toute intervention des pouvoirs publics :

« En effet, les droits et obligations des chauffeurs de taxis A, en particulier le droit de parquer sur le domaine public et d'utilisation préférentielle de la voie publique accordé aux taxis A (art. 59 al. 2 RIT), l'obligation de comportement du chauffeur du taxi, l'obligation générale d'accepter une course (art. 49 RIT) et la soumission à un tarif uniforme, obligatoire, clair, n'induisant pas le public en erreur et édicté par les autorités intercommunales (art. 73 RIT) désignent ces derniers comme un quasi service public, complémentaire aux transports publics collectifs, auquel le public doit pouvoir s'adresser sans crainte par l'intermédiaire de l'interlocuteur unique et efficace que doit constituer un seul central d'appel (c. 5.1).

Il est vrai que l'existence d'un seul ou plusieurs centraux d'appel ne modifie en rien les obligations réglementaires personnelles des chauffeurs de taxis et la recourante a également raison d'affirmer que l'existence d'un unique central de taxis A n'éliminera pas complètement les inconvénients de la concurrence entre centraux d'appel, tels que le risque qu'une course soit commandée deux fois, puisque l'existence d'un central d'appel de taxis B n'est pas exclue par le règlement litigieux. Il n'en demeure pas moins, comme le relève le préavis du 24 mars 2006, que la suppression de deux centraux d'appel de taxis A au profit d'un seul contribue largement à diminuer le risque de doubles commandes et partant de courses à vide préjudiciables à l'efficacité du service de taxi et favorise une meilleure coordination des transports en région lausannoise en améliorant l'accès du public à ce service. La clientèle aura en outre la certitude de s'adresser à un chauffeur de taxi A avec les avantages et les garanties tarifaires de ce service prévus par le règlement intercommunal, ce qui constitue également un motif d'intérêt public. Tel ne serait pas le cas si un central d'appel regroupait à la fois des chauffeurs de taxis A et de taxis B. » (c. 5.1)

25. Ensuite, examinant la proportionnalité de la mesure, le Tribunal fédéral relève, d'une part, le caractère restreint du monopole et, d'autre part, le fait que la concession d'exploitation fera l'objet d'un appel d'offre public :

« [...] il convient de rappeler que les taxis A font un usage accru du domaine public que le législateur est habilité à réglementer, la place disponible sur le domaine public étant par nature limitée [...], de sorte qu'il ne s'agit pas d'un marché entièrement libre. En l'espèce, le règlement n'a pas pour but d'instaurer un monopole sur l'exploitation des taxis en région lausannoise mais un monopole restreint portant sur la gestion d'un central d'appel unique pour taxis A. La gestion du central d'appel des taxis B demeure par conséquent entièrement libre. Par ailleurs, la concession d'exploitation du central d'appel A sera soumise à un appel d'offres public. La concession étant accordée pour une durée limitée de cinq ans, renouvelable de trois ans en trois ans, sauf dénonciation (art. 5 du règlement litigieux), la concurrence de tiers également intéressés, même postérieure à la première procédure d'appel d'offre, n'est par conséquent pas exclue (art. 3 al. 5 du règlement), d'autant que l'exploitant est soumis

à la surveillance et au contrôle du Comité de direction de l'Association de communes - qui peut lui retirer à bref délai l'exploitation en cas de mauvaise gestion préjudiciable à l'intérêt public (art. 5 al. 1 et 2 du règlement) - concrétisés par les obligations énoncées à l'art. 4 du règlement, en particulier les exigences de rapidité (al. 3), d'efficacité, d'amélioration des performances (al. 3 et 5) et de collaboration à de nouveaux systèmes de mobilité (al. 7) » (c. 6.2)

« Dans ces conditions, comme l'a jugé à bon droit la Cour constitutionnelle, en instaurant un monopole restreint à l'exploitation du central d'appel des taxis A, dont l'attribution devra faire l'objet d'un appel d'offres en bonne et due forme et qui restera soumis à la concurrence du marché, même après une première adjudication, le règlement respecte le principe de proportionnalité ». (c. 6.2)

b) Les critiques de la doctrine

26. La pratique du Tribunal fédéral fait l'objet de diverses critiques en doctrine.
27. ROUILLER⁴⁸ ne conteste pas la légitimité des monopoles instaurés prioritairement dans un but de politique sociale, dans la mesure où ils ne poursuivent pas des objectifs d'ordre fiscal et ne cherchent pas à nier fondamentalement l'économie de marché, mais à prévenir simplement « les effets néfastes du marché libre sur l'approvisionnement de la population et des opérateurs économiques, et sur la formation des prix dans des domaines sensibles qui touchent aux conditions élémentaires de la vie de l'homme en société ». L'auteur se montre toutefois sceptique quant à l'admissibilité d'un monopole dans les cas où ces conditions ne sont pas manifestement réunies.
28. KÄGI-DIENER⁴⁹ remet notamment en cause le monopole de l'assurance-incendie. Si elle ne conteste pas l'importance socio-politique de cette assurance, elle estime néanmoins que les assureurs incendie assument aujourd'hui avant tout une tâche de nature économique. Ils servent essentiellement à protéger la fortune privée et à assouvir les intérêts fiscaux des services du feu et de prévention des incendies.
29. GRISEL⁵⁰ reproche notamment au Tribunal fédéral de ne pas appliquer avec suffisamment de sévérité les conditions relatives au principe de la proportionnalité. En particulier, il estime que le Tribunal fédéral se contente trop facilement d'un examen superficiel des justifications présentées par la collectivité publique. Il importe, selon lui, de vérifier davantage si une mesure

⁴⁸ C. ROUILLER, Jeux de loteries et paris professionnels – Questions d'actualité choisies, examinées sous les angles de la liberté économique (art. 27 et 94 Cst) et de la législation actuelle sur les loteries et les paris professionnels, ainsi que partiellement sous l'angle du droit privé, RDAF I 2004, pp. 429 ss/451-452.

⁴⁹ R. KÄGI-DIENER, Defizite des Rechtsschutzes bei indirekten Monopolen, SJZ 1995, pp. 245 ss/249.

⁵⁰ E. GRISEL, *Liberté économique*, précité, p. 442.



moins absolue que le monopole suffirait pour parvenir au but et si les intérêts des entreprises privées ne subissent pas un préjudice disproportionné.

30. AUER/MARTENET⁵¹, qui examinent la question des monopoles cantonaux sous l'angle du marché intérieur, relèvent, pour leur part, que le Tribunal fédéral exerce, avec le législateur et le gouvernement, un mandat constitutionnel de créer un espace économique unique. Il s'agit là d'un élément que le Tribunal fédéral doit prendre en considération lorsqu'il examine dans un cas concret si un monopole cantonal est conforme aux conditions de l'article 36 Cst. ou non. Ils ajoutent que, sous l'angle de la proportionnalité, les cantons doivent établir « qu'un monopole existant ou nouveau non seulement constitue le meilleur moyen pour mener à bien une politique publique, mais n'érige pas une barrière absolue pour la création du marché unique ».
31. Dans leur note relative à l'ATF 128 I 3⁵², BENOIT/MAHON approuvent la décision de libéraliser le secteur de l'affichage public sur fonds privé. A leurs yeux, l'arrêt du Tribunal fédéral reste toutefois insatisfaisant s'agissant de la qualification des monopoles de droit cantonaux et communaux en général. Ils déplorent que le Tribunal fédéral continue à considérer et à traiter ces monopoles comme de « simples restrictions à la liberté économique, au sens de l'article 36 Cst., et non pas comme des dérogations au principe même de cette liberté, c'est-à-dire des entorses au principe de la libre concurrence au sens de l'article 94 al. 1 Cst. ». Cette conception leur paraît problématique dans la mesure où les monopoles constituent « la négation même de la liberté économique, en ce qu'ils suppriment a priori toute concurrence », dépassant ainsi la dimension de simples restrictions. Ils reprochent au Tribunal fédéral de se focaliser essentiellement sur le but poursuivi par la création d'un monopole, plutôt que sur son effet sur la libre concurrence, raisonnement qui conduit à l'admission de monopoles au motif que leur but n'est pas d'entraver la libre concurrence mais de protéger des intérêts de police ou de politique sociale. Or, selon BENOIT/MAHON, ce raisonnement en fonction du but poursuivi ne convient pas pour un instrument qui, comme le monopole, est en lui-même fondamentalement contraire au principe de la liberté économique.
32. VALLENDER/HETTICH/LEHNE⁵³ critiquent, eux aussi, l'argumentation du Tribunal fédéral relative à la justification des monopoles, notamment celle présentée à l'ATF 124 I 25. Selon cet arrêt, il existe un intérêt public suffisant à justifier une restriction à la liberté économique dans la mesure où la création d'un monopole permet de fournir d'une manière nettement plus avantageuse que l'économie privée une prestation dont le caractère obligatoire revêt un intérêt public majeur (c. 3g)⁵⁴. Selon VALLENDER/HETTICH/LEHNE, une telle approche est erronée. Dès

⁵¹ A. AUER/V. MARTENET, Les monopoles cantonaux et communaux face à la Loi sur le marché intérieur – Avis de droit complémentaire, RPW/DPC 2004, pp. 314 ss/323.

⁵² Note sur l'arrêt 128 I 3 de A. BENOIT/P. MAHON, RDAF 2003 I, pp. 435-436.

⁵³ K. VALLENDER/P. HETTICH/J. LEHNE, Wirtschaftsfreiheit und begrenzte Staatsverantwortung, 4^e éd., Berne 2006, pp. 185-186.

⁵⁴ « Erweist sich, dass eine Dienstleistung, an deren Obligatorium - wie auch die Beschwerdeführerin anerkennt - ein erhebliches öffentliches Interesse besteht, mit



lors que le constituant fédéral a fixé, par une décision de politique économique, la coordination de l'activité économique, il n'appartient pas aux 26 législateurs cantonaux ni au Tribunal fédéral de choisir au cas par cas l'ordre économique applicable. Ces auteurs estiment par ailleurs que, de manière générale, la pratique du Tribunal fédéral n'est plus conforme au droit constitutionnel actuel. L'exclusion totale du marché étant diamétralement opposée à la liberté économique, la création d'un monopole n'est envisageable que si elle constitue une mesure indispensable pour préserver un bien juridique particulièrement précieux (« *wenn sie für ein überragend wichtiges Rechtsgut zwingend erforderlich ist* »). Or, la plupart des monopoles cantonaux existants ne remplissent pas cette condition.

33. HOFMANN, qui opère une distinction stricte entre la liberté économique en tant que liberté individuelle et le principe de la liberté économique en tant que garantie de l'économie de marché, estime que seuls les monopoles historiques, soit les anciennes régales créées avant 1874, y compris le monopole d'assurance incendie des bâtiments sont formellement admissibles au regard de l'art. 94 al. 4 Cst. Les autres sont contraires au principe de la liberté économique⁵⁵.
34. Enfin, selon AUER, le service de taxis ne peut être soustrait dans son ensemble à la liberté économique par l'institution d'un nouveau monopole. Il doute notamment de la proportionnalité d'une telle mesure, affirmant par ailleurs qu'un monopole serait inconstitutionnel s'il avait pour but de protéger les entreprises d'une concurrence excessive⁵⁶. De plus, un nouveau monopole s'inscrirait, selon lui, en faux contre la tendance convergente de la doctrine et de la jurisprudence allant dans le sens d'un resserrement des conditions qui permettent aux cantons d'instituer une telle mesure⁵⁷.
35. L'auteur se montre également critique à l'égard de l'introduction d'un *numerus clausus* pour tous les chauffeurs de taxis, mesure qu'il considère comme un corollaire du monopole puisqu'elle signifie que l'autorité limite le nombre des entreprises ou des personnes qui seront admises dans une certaine branche

einem Monopolsystem wesentlich vorteilhafter erbracht wird als durch die Privatwirtschaft, so kann das ein zulässiges öffentliches Interesse darstellen, um eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit zu rechtfertigen ». L'ATF 132 I 282 semble présenter un raisonnement similaire (cf. c. 3.6).

⁵⁵ D. HOFMANN, La liberté économique suisse face au droit européen, Berne 2005, p. 143.

⁵⁶ A. AUER, Bref avis de droit sur la notion de service public appliquée à la profession de taxis et sur différentes mesures envisagées dans cette perspective pour réviser la loi sur les taxis, N° 15 (cet avis figure en annexe du PL 9198-A, pp. 153 ss, disponible à l'adresse <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/PL09198A.pdf>). Ce raisonnement est d'ailleurs conforme à celui du Tribunal fédéral en matière de limitation du nombre d'autorisations de stationnement, qui ne peut avoir pour « unique objectif de limiter la concurrence dans la profession sans motif prépondérant d'intérêt public » (cf. ATF 2P.167/1999, c. 3b, publié in SJ 2001 I 65).

⁵⁷ A. AUER, Avis de droit précité, N° 14-15.

économique. L'introduction d'un *numerus clausus* ne lui paraît compatible avec le principe de la liberté économique que dans l'hypothèse où cette mesure limite le nombre de permis de stationnement sur le domaine public. En revanche, l'introduction d'un *numerus clausus* pour l'ensemble des chauffeurs de taxis constituerait, selon AUER, une mesure de politique économique contraire à la Constitution fédérale⁵⁸.

c) **Synthèse**

36. Jusqu'à récemment, le Tribunal fédéral s'est montré relativement généreux dans l'admissibilité des monopoles cantonaux, notamment en laissant une confortable marge de manœuvre au législateur cantonal (ou communal) dans l'appréciation de l'intérêt public. Cette approche est toutefois critiquée par divers auteurs, qui estiment que la pratique du Tribunal fédéral n'est pas toujours conforme au principe de la liberté économique et à la garantie de l'économie de marché.
37. En dépit de ces critiques, le Tribunal fédéral ne paraît pas vouloir changer sa jurisprudence comme le laisse penser la précision qu'il a apportée dans l'ATF 132 I 282 au sujet de l'arrêt ATF 128 I 3 dans lequel il a considéré comme disproportionné un monopole d'affichage sur le domaine privé. Il a en effet tenu à affirmer que cette jurisprudence n'annonçait pas un "*durcissement général de la jurisprudence à l'égard des monopoles cantonaux*"⁵⁹. En conséquence, nous considérons que l'analyse de l'admissibilité d'un éventuel monopole des taxis genevois doit être effectuée au regard de la jurisprudence du Tribunal fédéral, indépendamment des critiques de la doctrine, dès lors que cette jurisprudence représente l'état du droit.

II. L'ADMISSIBILITÉ D'UN MONOPOLE DES TAXIS GENEVOIS

1. ***Les taxis au bénéfice de privilèges concédés par l'Etat, tels que droits de stationnement et de circulation dans les voies de bus, peuvent-ils être instaurés en monopole, incluant une centrale unique d'appels, dans le respect du droit suisse et du droit genevois ?***
38. La première question posée revient à déterminer si un monopole des taxis genevois au bénéfice des droits de stationnement sur le domaine public et reliés à une centrale unique d'appels serait compatible avec le droit suisse et le droit genevois.
39. L'hypothèse de travail pour répondre à cette question est celle de l'instauration d'un monopole de droit en faveur de ces taxis. Nous ne traiterons donc pas de la problématique d'un éventuel monopole de fait lié à l'utilisation du domaine public.
40. Comme nous l'avons indiqué *supra* au point I. 2., le Tribunal fédéral a jugé que les cantons peuvent instituer de nouveaux monopoles de droit en respectant

⁵⁸ A. AUER, Avis de droit précité, N° 17-20.

⁵⁹ ATF 132 I 282, c. 3.3.



trois conditions cumulatives : l'existence d'une base légale formelle et suffisamment précise, la justification par un intérêt public prépondérant et le respect du principe de la proportionnalité.

41. Examinons si ces trois conditions pourraient être réalisées dans le cas d'un monopole de droit des taxis genevois.

a) **La base légale formelle**

42. Le monopole de droit devrait figurer dans une base légale formelle, soit une loi du Grand Conseil. Cette loi devrait poser de manière claire le principe du monopole et les conditions prévalant à son existence. Nous partons de l'hypothèse qu'une telle loi serait adoptée avec pour conséquence que la première condition serait remplie.

b) **L'intérêt public**

43. L'instauration d'un monopole ne peut poursuivre que des buts de police ou de politique sociale⁶⁰, à l'exclusion des buts de politique économique ou à caractère fiscal⁶¹.
44. Dans le cas d'espèce, il ressort de l'Avant-Projet de loi sur le transport professionnel de personnes et de son rapport explicatif que vous m'avez transmis que la justification d'un tel monopole, sous la forme d'une centrale d'appels unique, serait l'intérêt public de garantir un meilleur service de taxis pour les clients genevois en fonction des paramètres suivants:
- La disponibilité de taxis sur tout le territoire, 24h sur 24 et 7 jours sur 7;
 - La fiabilité et la qualité du service;
 - Une réponse rapide aux commandes de courses;
 - Un coût modéré de transmission des ordres de courses;
 - Une collaboration effective à la politique coordonnée des transports;
 - Un numéro unique pour la clientèle;
 - Un nombre d'affiliés plus élevé;
 - Une supervision par l'Etat⁶².

⁶⁰ Cette catégorie correspond aux mesures d'intérêt général tendant à procurer du bien-être à l'ensemble ou à une grande partie des citoyens ou à accroître ce bien-être, telles que les mesures sociales ou de politique sociale (ATF 100 Ia 445, c. 5).

⁶¹ Voir, par exemple, ATF 125 I 209, c. 10a ; ATF 124 I 11, c. 3a/b.

⁶² Avant-projet de loi sur le transport professionnel de personnes (LTPP), pp. 29-30.



45. Le Tribunal fédéral a eu l'occasion de se prononcer sur de tels motifs dans son arrêt 2C_71/2007 sur le central d'appel des taxis A instauré par règlement du 18 mai 2006 du Conseil intercommunal de l'Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis.

46. A son article 2, intitulé "Principes et objectifs", le Règlement prévoit que:

" Un central d'appel unique est chargé de recevoir et de diffuser toutes les commandes téléphoniques concernant les taxis A. Les commandes de clients adressées directement à un exploitant sont réservées.

La création et l'exploitation d'un central d'appel unique des taxis A visent notamment les objectifs suivants:

- assurer la disponibilité de taxis dans l'agglomération lausannoise de sorte à répondre à la demande de clients tous les jours de l'année, et à toute heure;
- assurer une réponse rapide à toute commande de course;
- garantir la fiabilité et la qualité du service des taxis A;
- faire en sorte que le système de transmission des commandes de courses de taxis A soit d'un coût modéré;
- contribuer à collaborer à une politique coordonnée des transports⁶³.

47. Il s'agit de motifs similaires, sinon identiques, à ceux figurant dans l'avant-projet genevois. Les auteurs de ce dernier se sont manifestement inspirés du Règlement vaudois.

48. Le Tribunal fédéral a jugé que les objectifs du Règlement qui sont d'une part de lutter contre la diminution sensible de la qualité du service de taxi qu'entraîne l'existence de deux centraux d'appel A, faute de taxis disponibles en suffisance pour effectuer des courses dans des délais satisfaisants, certaines courses n'ayant parfois même pas pu être effectuées, d'autre part d'éviter que le client rappelle ou n'appelle un autre central, avec le risque que deux taxis se trouvent finalement au lieu de commande et que l'un d'eux reparte à vide, et de limiter ainsi la circulation inutile et de favoriser la coordination des taxis entre eux et avec l'ensemble des transports publics, constituent des motifs d'intérêt public⁶³.

49. Dans la mesure où la situation genevoise serait analogue, pour autant que le manque de taxis disponibles pour effectuer les courses requises par les clients dans des délais satisfaisants en raison de l'existence de plusieurs centrales soit avéré, il y aurait un argument en faveur de l'existence d'un intérêt public pouvant contribuer à justifier un éventuel monopole. Cet élément ne serait à mon avis toutefois pas suffisant.

⁶³ ATF 2C_71/2007, c. 5.1.



50. Il faudrait de plus que la création de la centrale unique soit un élément de la politique cantonale des transports en intégrant les taxis intégrés à la centrale unique à l'ensemble des transports publics pour assurer leur coordination.
51. En effet, dans l'optique du Tribunal fédéral dans l'arrêt 2C_71/2007, le fait que les taxis A étaient assimilés à un service public complémentaire aux transports collectifs était déterminant:

"En effet, les droits et obligations des chauffeurs de taxis A, en particulier le droit de parquer sur le domaine public et d'utilisation préférentielle de la voie publique accordé aux taxis A (art. 59 al. 2 RIT), l'obligation de comportement du chauffeur du taxi, l'obligation générale d'accepter une course (art. 49 RIT) et la soumission à un tarif uniforme, obligatoire, clair, n'induisant pas le public en erreur et édicté par les autorités intercommunales (art. 73 RIT) désignent ces derniers comme un quasi service public, complémentaire aux transports publics collectifs, auquel le public doit pouvoir s'adresser sans crainte par l'intermédiaire de l'interlocuteur unique et efficace que doit constituer un seul central d'appel"⁶⁴.

52. Dans son arrêt 2P_83/2005 au sujet de la loi actuelle sur les taxis et limousines, le Tribunal fédéral a admis l'existence de taxis de service public⁶⁵. Dans un arrêt plus ancien, le Tribunal fédéral avait déjà admis que le service de taxis se rapproche d'un service public: *"Par sa fonction et par son importance, le service de taxis se rapproche en effet d'un service public. Le client, notamment en cas d'urgence pour se rendre à l'hôpital ou chez un médecin, doit pouvoir compter sur un chauffeur de confiance, rapide et calculant correctement le prix de la course, car il n'a très souvent pas la possibilité de choisir"⁶⁶*. Cette seule fonction ne suffirait pas à fonder un intérêt public justifiant un monopole. Il est nécessaire d'aller au-delà, comme le fait le Tribunal fédéral concernant la centrale vaudoise en affirmant que la nécessaire complémentarité du service des taxis avec les services de transports publics comme motif d'intérêt public.
53. La reconnaissance du rôle des taxis comme service public justifiant un monopole impliquerait très certainement des contraintes importantes pour les taxis. La mise en place d'un service 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec une desserte adéquate de toutes les stations du canton aura notamment pour conséquence que les taxis devront se répartir ces obligations de service public. En particulier, tous les exploitants devraient participer à ces missions en accomplissant régulièrement des horaires de nuit ou du travail le week-end et les jours fériés de manière à ce qu'il y ait en permanence suffisamment de taxis pour satisfaire la demande du public durant ces périodes. De même, les exploitants de taxis devront probablement accepter des contraintes liées à la desserte des stations de taxis en dehors du centre-ville. Il ne serait pas

⁶⁴ ATF 2C_71/2007, c. 5.1 (c'est nous qui soulignons).

⁶⁵ ATF 2P_83/2005, c. 3.2. notamment.

⁶⁶ ATF 2P_167/1999, c. 2a) et les références citées, publié in SJ 2001 I 65; ATF 2P_184/1999, c. 2a), publié in SJ 2001 I 56.



concevable, dans l'optique d'un service public cantonal, que la très grande majorité des taxis soit concentrée à l'aéroport, à la gare et dans les quelques stations de l'hyper-centre.

54. En conséquence, la reconnaissance de l'intérêt public d'un monopole genevois des taxis est possible au regard de la jurisprudence du Tribunal fédéral uniquement si deux conditions cumulatives sont remplies. D'une part, il doit être établi que le système actuel sans monopole ne fonctionne pas et qu'il y a des problèmes sérieux et récurrents de service au public. D'autre part, un tel monopole doit impliquer l'intégration du service fourni par les taxis affiliés à la centrale unique comme un service complémentaire aux transports publics. Dans ce sens, la contrepartie du monopole devrait obligatoirement être de claires obligations de service public à la charge de la centrale unique et, par voie de conséquence, des taxis affiliés à celle-ci.

c) La proportionnalité

55. Comme l'a rappelé le Tribunal fédéral dans l'arrêt 2C_71/2007, l'impact du principe de la proportionnalité est limité dans le cas d'un monopole concernant les taxis au bénéfice de permis de stationnement sur le domaine public, car la place est forcément limitée sur le domaine public et le marché ne peut être considéré comme complètement libre⁶⁷. Le Tribunal fédéral avait tenu un raisonnement similaire lors des recours dirigés contre l'ancienne loi de 1999 qui avait limité le nombre de permis de stationnement⁶⁸.
56. En conséquence, dans la mesure où il ne peut être établi qu'il existerait une solution alternative au monopole permettant d'atteindre le même résultat, soit la garantie du fonctionnement du service de taxis avec permis de stationnement comme un quasi-service public, le Tribunal admet que le monopole est propre à atteindre le but fixé et remplit l'exigence d'aptitude.
57. Du point de vue de la nécessité, l'existence d'un monopole avec une centrale unique exclut l'existence de taxis avec permis de stationnement non affiliés à la centrale unique. Une telle mesure ne paraît admissible que si quatre conditions sont réunies pour limiter l'atteinte causée à la concurrence par ce monopole.
58. En premier lieu, chaque taxi avec permis de stationnement doit avoir le droit d'être affilié à la centrale unique. A défaut, il n'aurait pas la possibilité de travailler de manière égale aux autres taxis. L'obligation d'affiliation doit être liée à un droit à être affilié.
59. En deuxième lieu, il doit être possible pour un chauffeur qui n'en aurait pas d'acquérir un permis de stationnement dans les limites des places disponibles sur le domaine public. Si le nombre de places est limité pour des motifs de police⁶⁹, un mécanisme permettant de garantir l'adaptation régulière du nombre

⁶⁷ ATF 2C_71/2007, c. 6.2.

⁶⁸ ATF 2P_167/1999, c. 2a, publié in SJ 2001 I 65.

⁶⁹ ATF 2P_167/1999, c. 3c, publié in SJ 2001 I 65.

de places disponibles⁷⁰ et des modalités d'attribution des nouveaux permis équitables⁷¹ doivent être mises en place.

60. En troisième lieu, la création de centrales de taxis sans permis de stationnement doit être libre, de même que le nombre de taxis sans permis de stationnement ne doit pas être contingenté⁷².
61. Enfin, comme l'a clairement exigé le Tribunal fédéral, l'exploitation de la centrale unique, qui est au centre du monopole, devra faire l'objet d'un appel d'offres en bonne et due forme et restera soumis à la concurrence du marché, même après une première adjudication. Nous reprendront la portée de cette contrainte à la question 2. a).
62. Moyennant ces contraintes visant à limiter les atteintes aux intérêts privés et droits fondamentaux des personnes physiques ou morales concernées, la création de la centrale unique des taxis avec permis de stationnement n'irait pas au-delà de la mesure nécessaire pour atteindre le but poursuivi.
63. S'agissant de la proportionnalité au sens étroit, qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public⁷³, cette condition serait également remplie avec les trois exigences exposées au regard de la nécessité dès lors que l'impact de la création de la centrale unique serait limité tout en permettant d'atteindre un intérêt public important.

d) La réponse à la question

64. Au vu de ce qui précède, en tenant compte des exigences que nous avons posées notamment pour l'appréciation de l'intérêt public nécessaire et du respect du principe de la proportionnalité, les taxis au bénéfice de privilèges concédés par l'Etat, tels que droits de stationnement et de circulation dans les voies de bus, peuvent faire l'objet d'un monopole, lié à la centrale unique d'appels, dans le respect du droit suisse et du droit genevois.
- 2. Si le monopole susmentionné peut être légalement constitué, ce serait sous quelle forme et avec quelles dispositions transitoires?**
- a) **Sous quelle forme le monopole pourrait-il être exploité (par une entité de droit public? par une entreprise privée au bénéfice d'une concession? autre solution?) ?**
 65. Dans la mesure où l'Etat instaurerait le service de taxis avec permis de stationnement en monopole, l'acte par lequel il octroierait le droit à des tiers d'exploiter tout ou partie de ce monopole serait une concession ou une

⁷⁰ ATF 2P_167/1999, c. 3c *in fine*, publié in SJ 2001 I 65.

⁷¹ ATF 2P_167/1999, c. 4, publié in SJ 2001 I 65.

⁷² ATF 2C_71/2007, c. 6.

⁷³ ATF 128 I 3, c. 3 e) cc; ATF 125 I 209, c. 10d.



autorisation. Il convient dans ce cas de distinguer deux situations, la création de la centrale unique, d'une part, et, l'usage du domaine public par les exploitants de taxis avec permis de stationnement, d'autre part.

i. *La centrale unique*

66. Le principe sur laquelle se fonde le concept de la centrale est celle du service public assurée par celle-ci en faveur du public et dans le cadre d'une politique coordonnée des transports. L'activité de la centrale unique relèverait du service public.
67. Il serait concevable que l'Etat charge une entité publique de gérer ce service public. Dans ce cas, l'organisation du service public relèverait de la loi formelle instituant le monopole et la question de l'attribution éventuelle de la centrale à une personne morale de droit privé ne se poserait pas.
68. En revanche, si l'Etat n'entend pas se charger lui-même de cette mission mais la confier à une personne morale de droit privé, il peut le faire par une concession de service public.
69. La concession portant sur l'exécution d'une tâche publique est l'acte par lequel une collectivité publique accorde le droit à une personne privée, le concessionnaire, d'exercer tout ou partie d'une tâche publique ou des droits qu'elle détient en vertu d'un monopole de droit, de fait ou virtuel pour accomplir une telle tâche publique. Le concessionnaire prend en charge l'activité concédée de manière indépendante et s'engage à la remplir en son propre nom et à ses risques et périls. Il poursuit normalement un intérêt lucratif. Il estime que l'exercice de l'activité concédée lui procurera un profit et est censé, en sa qualité d'entreprise privée, rechercher un tel profit. Une telle concession est qualifiée de concession de service public⁷⁴. Elle peut parfois se combiner avec une concession de domaine public lorsqu'elle autorise l'usage de ce dernier⁷⁵. Elle est différente des concessions régaliennes, comme les concessions de radiocommunication, qui visent un objectif fiscal et tirent leur principale justification du fait que les biens concédés sont en quantité limitée⁷⁶.
70. En transférant l'exécution de tâches publiques à une entreprise privée au moyen d'une concession, l'Etat externalise l'exécution même de la tâche publique. L'entreprise privée, tout en poursuivant un intérêt lucratif, va exécuter la tâche publique pour le compte de l'Etat et agir dans le cadre de sa mission publique comme une autorité administrative soumise à l'ensemble du droit public en vigueur, notamment les principes constitutionnels et de procédure régissant l'activité de l'administration. Les autres activités de l'entité, qui revêtent un caractère commercial, restent naturellement dans le champ du droit privé.

⁷⁴ Voir, par exemple, RVJ 2002 239/241.

⁷⁵ Y. FELLE, « Ouverture du marché de l'électricité – Quelques considérations juridiques », RDAF 2002 I 65/74.

⁷⁶ JdT 2005 III 16/18.

71. L'objet de l'accord contractuel intégré à la concession est le choix de l'organisme privé auquel l'Etat va transférer la compétence d'exercer le service public. Si l'Etat transfère au concessionnaire la responsabilité complète de l'exécution de la tâche publique, de telle sorte que le concessionnaire exerce l'activité en assumant tous les risques, il n'y a pas de marché public. Il en va de même si l'Etat doit opérer un choix pour sélectionner le concessionnaire et que celui-ci perçoit une rémunération indirecte de la part de l'Etat en ayant le droit de conserver le produit du prix de ses prestations. En effet, dans ce cas, l'Etat n'achète pas une prestation au sens du droit des marchés publics mais transfère une compétence d'exercer une tâche publique⁷⁷.
72. Toutefois, comme l'a rappelé le Tribunal fédéral dans l'ATF 2P_71/2007, l'Etat n'est pas libre de choisir n'importe quel concessionnaire. D'une part, l'obligation de respecter la liberté économique et, en particulier, la neutralité concurrentielle de l'Etat, a pour conséquence que le processus d'attribution d'une concession devra impérativement respecter l'égalité de traitement entre les concurrents. Cette obligation impose au concédant de choisir un mode d'attribution de la concession qui assure une stricte égalité entre toutes les entreprises aptes à exercer la tâche concédée⁷⁸. Partant, l'Etat n'aura pas d'autre choix que d'organiser une procédure d'appel d'offres, analogue à une procédure de marché public, permettant à toutes les entreprises concernées de déposer une offre et de la voir évaluée en toute transparence et impartialité⁷⁹.
73. De plus, le choix du concessionnaire éventuel doit respecter le principe de non discrimination découlant de la Loi fédérale sur le marché intérieur⁸⁰. Les règles appliquées par le concédant devront assurer la liberté d'accès au marché conformément aux articles 2 et 3 LMI. Dans ce sens, l'article 2, alinéa 7, LMI, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2006, prévoit expressément que 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 Suisse⁸¹. Dans ce cas, les règles

⁷⁷ Dans ce sens, F. BELLANGER, "La notion de marché public, une définition sans concession ?", in *Les droits de l'homme et la constitution*, Genève 2007, pp. 399/415; E. CLERC, « Art. 5 LMI », in P. TERCIER/C. BOVET (éd.), *Droit de la concurrence*, Bâle 2002, N° 47, N° 52; P. GALLI/A. MOSER/E. LANG, *Praxis des öffentlichen Beschaffungsrechts*, Zurich 2003, N° 97; E. POLTIER, « Les marchés publics – premières expériences vaudoises », RDAF 2000 I 297/310, pp. 311-312.

⁷⁸ F. BELLANGER, précité, pp. 419 ss.

⁷⁹ Dans ce sens, M. HEER, *Die ausserordentliche Nutzung des Verwaltungsvermögens durch Private*, Zurich 2006, p. 74; D. KUNZ, *Verfahren und Rechtsschutz bei der Vergabe von Konzessionen*, Berne 2004, pp. 210 ss.

⁸⁰ RS 943.02; "LMI".

⁸¹ Sur la portée de cette nouvelle disposition, voir D. ESSEIVA, « Mise en concurrence de l'octroi de concessions cantonales et communales selon l'article 2 al. 7 LMI », BR/DC 4/2006 pp. 203 ss.



d'attribution des marchés publics devraient être appliquées par analogie pour garantir les droits des soumissionnaires⁸².

74. Enfin, l'octroi de la concession devrait être susceptible de recours afin de permettre un contrôle des principes que nous avons mentionnés. La voie de recours dépendra du domaine en cause. En toute hypothèse, au niveau cantonal, l'article 9, alinéas 1 & 2, LMI impose l'existence d'une voie de droit cantonale indépendante de l'administration permettant de contester les décisions restreignant l'accès au marché. La juridiction compétente serait à Genève le Tribunal administratif.

ii. *Les permis de stationnement sur le domaine public*

75. Pour les taxis avec permis de stationnement, l'Etat doit accorder le droit d'utiliser le domaine public avec pour corollaire les obligations liées à celui-ci, notamment de participer au service public de taxis.
76. L'octroi de ce droit peut intervenir soit par une autorisation, conformément au système légal actuel, soit par une concession. Le premier mode a l'avantage de ne pas créer des droits acquis contrairement au second⁸³; il est donc plus avantageux pour l'Etat.
77. Dans tous les cas, le système d'octroi des autorisations ou concessions ne doit pas constituer un obstacle excessif à l'accès au marché. Un mécanisme adéquat doit être mis en place pour garantir une répartition conforme au droit à l'égalité de traitement des autorisations ou concessions⁸⁴.

b) ***Quelles seraient les problématiques transitoires essentielles induites par ce changement de régime, et quelles seraient les solutions envisageables?***

78. Le passage du système actuel à un système de monopole impliquerait notamment plusieurs opérations:
- le choix de l'exploitant de la centrale unique par une procédure appropriée;
 - le remplacement des centrales de taxis avec permis existantes par une centrale unique;
 - l'affiliation des taxis avec permis de stationnement dépendant d'une centrale autre que l'unique ou sans relation avec une centrale à la centrale unique;

⁸² Voir sur ce point le Message du Conseil fédéral du 24 novembre 2004 relatif à la révision de la loi sur le marché intérieur, FF 2005 421/441.

⁸³ ATF 2P_35/2002, c. 3.

⁸⁴ Comparer avec l'ATF 2P_167/1999, c. 4 et 5, publié in SJ 2001 I 65, ainsi que l'ATF 2P_8/2006, c. 2.3.



- la mise en place des obligations de service public liée au monopole.
79. En cas de changement de législation, le nouveau droit s'applique en principe dès son entrée en vigueur. Le passage d'un ancien système à un nouveau n'est toutefois généralement pas brutal. Il est assuré avec une plus ou moins rapidité par des dispositions transitoires.
 80. Dans le cas d'espèce, la loi cantonale instaurant le monopole cantonal prévoirait de telles dispositions transitoires. Elles devraient fixer le délai dans lequel l'exploitant de la centrale unique serait choisi et le délai dans lequel les autres centrales devraient cesser leur activité ainsi que celui imposé aux exploitants de taxis avec permis de stationnement pour s'affilier à la nouvelle centrale.
 81. A notre sens, dans la mesure où le nouveau droit impose la suppression de centrales de diffusion d'ordres existantes, dans la mesure où ces centrales ne deviendraient pas des centrales pour des taxis sans permis de stationnement mais devraient cesser leur activité, une indemnisation devrait être prévue pour les propriétaires de ces centrales. Ils devraient au moins pouvoir obtenir le paiement de valeur des installations à leur valeur réelle en fonction de leur date d'acquisition, des investissements consentis pour celle-ci et de leur amortissement usuel. Cette question de l'indemnisation pour les exploitants de centrale est certainement la plus délicate à résoudre dans le cadre de l'éventuelle nouvelle loi.
 82. Pour les exploitants de taxis, la situation est différente. D'une part, les exploitants qui ne souhaiteraient pas supporter les contraintes liées au bénéfice du permis de stationnement, pourraient continuer leur activité comme taxis sans permis de stationnement, cette activité restant libre et hors du monopole. D'autre part, le Tribunal fédéral a jugé en 1996 suite à un recours relatif à une requête d'indemnisation liée à la suppression des transferts de permis à titre onéreux à Genève, que les chauffeurs de taxi ne pouvaient pas se prévaloir d'un droit acquis au maintien de la valeur patrimoniale des permis de stationnement et que l'Etat n'était nullement contraint de les indemniser en raison de la perte de valeur de ces permis⁸⁵. Le Tribunal fédéral a confirmé ce point de droit dans l'ATF 2P_35/2002 au motif que ces permis sont des autorisations et non des concessions, avec pour conséquence qu'elles ne créent pas de droit acquis⁸⁶. Ce raisonnement peut être transposé à la modification des conditions d'obtention des permis de stationnement et l'ajout de l'obligation d'affiliation à une centrale unique en relation avec un monopole.
3. ***Si le monopole susmentionné est contraire au droit et ne peut donc pas être constitué, un monopole limité à une centrale unique d'appels, avec ou sans obligation d'affiliation imposée aux taxis de service public, serait-il compatible avec le droit suisse et le droit genevois?***

⁸⁵ ATF du 28 mai 1996, publié in SJ 1996 pp. 533 ss, c. 3 et 4.

⁸⁶ ATF 2P_35/2002, c. 3.



83. Nous avons exposé aux points 1. et 2. qu'un monopole des taxis avec permis de stationnement liés à une centrale unique est, en l'état de la jurisprudence du Tribunal fédéral, légalement possible. La question pose l'hypothèse de la constitution d'un monopole limité. Dans la mesure où un monopole complet est possible, un monopole plus limité l'est également. Les exigences que nous avons posées aux points 1. et 2. sont applicables par analogie à un tel monopole.

III. CONCLUSIONS

1. Les cantons peuvent instituer de nouveaux monopoles de droit pour autant que trois conditions cumulatives soient réunies : la création du monopole doit reposer sur une base légale formelle et suffisamment précise, être justifiée par un intérêt public prépondérant, soit des buts de police ou de politique sociale, à l'exclusion des buts de politique économique et, selon le principe de la proportionnalité, se limiter à ce qui est nécessaire à la réalisation des buts d'intérêt public poursuivis.
2. Le Tribunal fédéral s'est montré jusqu'à présent relativement généreux dans l'admissibilité des monopoles cantonaux, notamment en laissant une confortable marge de manœuvre au législateur cantonal (ou communal) dans l'appréciation de l'intérêt public. Cette approche est toutefois critiquée par divers auteurs, qui estiment que la pratique du Tribunal fédéral n'est pas toujours conforme au principe de la liberté économique et à la garantie de l'économie de marché. En dépit de ces critiques, le Tribunal fédéral ne paraît pas vouloir changer sa jurisprudence. En conséquence, nous considérons que l'analyse de l'admissibilité d'un éventuel monopole des taxis genevois doit être effectuée au regard de la jurisprudence du Tribunal fédéral, indépendamment des critiques de la doctrine, dès lors que cette jurisprudence représente l'état du droit.
3. Un monopole de droit des taxis genevois avec permis de stationnement devrait figurer dans une base légale formelle, soit une loi du Grand Conseil. Cette loi devrait poser de manière claire le principe du monopole et les conditions prévalant à son existence. Nous partons de l'hypothèse qu'une telle loi serait adoptée avec pour conséquence que la première condition serait remplie.
4. La reconnaissance de l'intérêt public d'un monopole genevois des taxis est possible au regard de la jurisprudence du Tribunal fédéral uniquement si deux conditions cumulatives sont remplies. D'une part, il est doit être apporté la preuve que le système actuel sans monopole ne fonctionne pas et qu'il y a des problèmes sérieux et récurrents de service au public. D'autre part, un tel monopole implique l'intégration du service fourni par les taxis affiliés à la centrale unique comme un service complémentaire aux transports publics. Dans ce sens, la contrepartie du monopole devrait obligatoirement être de claires obligations de service public à la charge de la centrale unique, notamment pour garantir un service abordable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.
5. Sous l'angle de la proportionnalité, l'existence d'un monopole avec une centrale unique exclut l'existence de taxis avec permis de stationnement non affiliés à la



centrale unique et ne paraît admissible que si quatre conditions sont réunies pour limiter l'atteinte causée à la concurrence par ce monopole:

- chaque taxi avec permis de stationnement doit avoir le droit d'être affilié à la centrale unique. A défaut, il n'aurait pas la possibilité de travailler de manière égale aux autres taxis. L'obligation d'affiliation doit être liée à un droit à être affilié.
 - tout chauffeur qui ne disposerait pas d'un permis de stationnement devrait pouvoir en acquérir un dans les limites des places disponibles sur le domaine public. Si le nombre de places est limité pour des motifs de police, un mécanisme permettant de garantir l'adaptation régulière du nombre de places disponibles et des modalités équitables d'attribution des nouveaux permis doivent être mises en place.
 - la création de centrales de taxis sans permis de stationnement doit être libre, de même que le nombre de taxis sans permis de stationnement ne doit pas être contingenté.
 - l'exploitation de la centrale unique, qui est au centre du monopole, devra faire l'objet d'un appel d'offres en bonne et due forme et restera soumis à la concurrence du marché, même après une première adjudication.
6. En tenant compte des exigences posées notamment pour l'appréciation de l'intérêt public nécessaire et du respect du principe de la proportionnalité, les taxis au bénéfice de privilèges concédés par l'Etat, tels que droits de stationnement et de circulation dans les voies de bus, peuvent faire l'objet d'un monopole, lié à la centrale unique d'appels, dans le respect du droit suisse et du droit genevois.
 7. L'Etat pourrait exploiter le monopole lui-même par un service de l'administration ou une entité décentralisée. Il a également la faculté de le confier à des personnes privées par une concession de service public pour l'exploitant de la centrale unique et des concessions ou autorisations pour les exploitants de taxis.
 8. L'Etat n'est pas libre de choisir n'importe quel concessionnaire. D'une part, l'obligation de respecter la liberté économique et, en particulier, la neutralité concurrentielle de l'Etat, a pour conséquence que le processus d'attribution d'une concession devra impérativement respecter l'égalité de traitement entre les concurrents. Cette obligation impose au concédant de choisir un mode d'attribution de la concession qui assure une stricte égalité entre toutes les entreprises aptes à exercer la tâche concédée. Partant, l'Etat n'aura pas d'autre choix que d'organiser une procédure d'appel d'offres, analogue à une procédure de marché public, permettant à toutes les entreprises concernées de déposer une offre et de la voir évaluée en toute transparence et impartialité.
 9. De plus, le choix du concessionnaire éventuel doit respecter le principe de non discrimination découlant de la Loi fédérale sur le marché intérieur. Les règles



appliquées par le concédant devront assurer la liberté d'accès au marché conformément aux articles 2 et 3 LMI. Dans ce sens, l'article 2, alinéa 7, LMI, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2006, prévoit expressément que 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.

10. Enfin, l'octroi de la concession devrait être susceptible de recours afin de permettre un contrôle de ces principes.
11. En cas de changement de législation, le nouveau droit s'applique en principe dès son entrée en vigueur. Le passage d'un ancien système à un nouveau n'est toutefois généralement pas brutal. Il est assuré avec une plus ou moins rapidité par des dispositions transitoires. Dans le cas d'espèce, la loi cantonale instaurant le monopole cantonal prévoirait de telles dispositions transitoires. Elles devraient fixer le délai dans lequel l'exploitant de la centrale unique serait choisi et le délai dans lequel les autres centrales devraient cesser leur activité ainsi que celui imposé aux exploitants de taxis avec permis de stationnement pour s'affilier à la nouvelle centrale. La question de l'indemnisation des exploitants de centrale devant cesser leur activité du fait du monopole serait certainement la plus délicate à résoudre dans le cadre de l'éventuelle nouvelle loi.
12. Un monopole des taxis avec permis de stationnement liés à une centrale unique est légalement possible. Un monopole limité à une seule centrale unique est possible. Il devrait être apprécié au regard des mêmes exigences que celles exposées ci-dessus.

François BELLANGER

Professeur à l'Université, avocat



CSPE - Groupe de travail
"Problématique des taxis – amélioration des moyens
de transport publics non collectifs"

R A P P O R T

1. Mission et objectifs du groupe de travail
2. Situation actuelle
3. Enquête auprès de villes européennes
4. Suggestions
5. Conclusions

1. Mission et objectifs du groupe de travail

Dans le cadre du Conseil Stratégique pour la Promotion Economique (CSPE), un groupe de travail a été chargé d'étudier la problématique des taxis à Genève et de faire des propositions pour améliorer la qualité de cette prestation dans notre canton.

Ce groupe de travail animé par M. Ricardo Avvenenti, membre du CSPE, est composé de Mme Isabelle Aubert, Directrice du CICG, Mme Sophie Thorens, Juriste au DES et M. Andreas November, membre du CSPE. Il s'est réuni à quatre reprises.

Dans un premier temps le groupe de travail a identifié les problèmes actuels en relation avec la loi et le règlement d'exécution sur les taxis et limousines. Un inventaire des principales lacunes identifiées a été réalisé et finalement une enquête a été menée auprès de différentes villes européennes pour mieux comprendre les différents modèles d'organisation possible, en place pour cette profession.

Le groupe de travail a également auditionné M. Nicolas Bongard et M. Philippe Buehler, tous deux du DES.

2. Situation actuelle

Introduction

Le canton de Genève dispose de la Loi sur les taxis et limousines (LTaxis H130), ainsi que de son règlement d'exécution (RTaxis H130.01) pour assurer le transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles dans un cadre réglementé.

Types de taxis

Genève compte trois catégories principales de taxis :

- **Taxis dits de service public (bonbonne jaune)** qui peuvent emprunter les voies prioritaires, stationner à l'aéroport, gare, Palexpo, et marauder. Les chauffeurs sont soit salariés d'une entreprise, soit indépendants propriétaires de leur véhicule ou indépendants avec une mise à disposition d'un véhicule par un contrat de bail à ferme.
- **Taxis dits de service privé (bonbonne bleue)** qui ne peuvent ni emprunter les voies prioritaires, ni stationner à l'aéroport, gare, Palexpo, ni marauder, et qui doivent obligatoirement retourner à leur station privée. Ils n'effectuent que des courses sur commande. Il s'agit exclusivement d'indépendants.
- **Limousines, transports pour handicapés.** Ces véhicules ne sont pas identifiables comme taxis. Le groupe de travail a exclu de l'étude cette catégorie de transport de personnes.

Structure d'appel

Quatre centrales d'appel se partagent le marché dans le canton de Genève :

- Taxiphone
- Ambassadeurs
- 202
- Europa

Ces centrales sont toutes des sociétés anonymes. Taxiphone est de loin la plus grande et compte à elle seule près de 800 chauffeurs.

Les taxis représentent à ce jour 1'026 véhicules (941 taxis de service public, 86 taxis de service privé).

Problèmes

Le groupe de travail a identifié un certain nombre de problèmes tels que :

- prix élevés,
- véhicules en mauvais état (sécurité),
- refus de prise en charge des courts trajets,
- qualité de l'accueil,
- disponibilité (prolifération de taxis aux heures de pointe, sinon manque),
- droit de stationnement pour les taxis étrangers,
- manque à gagner important pour l'Etat en terme de revenu fiscal. Une bonne partie de cette activité n'est pas déclarée,
- loi non respectée et difficile d'application,
- problème de compatibilité entre le statut d'indépendant de chauffeur de taxi et la notion de service public.

Un rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil a été déposé récemment sur l'application de la loi sur les taxis et limousines. Ce rapport traite de tous les aspects légaux et conclut à un non-respect de la loi (cf. annexe No 1, rapport du Conseil d'Etat, point 4 2.1 non-respect de la loi). Ces aspects ne sont pas repris dans le présent rapport qui lui évoque plus particulièrement les aspects quotidiens des utilisateurs.

3. Enquêtes

Afin de mener des enquêtes, le groupe de travail a fait parvenir aux différents services responsables de la gestion des taxis de certaines grandes villes européennes un questionnaire unique dans leur langue respective (annexe No 2, questionnaire en français).

Tout comme Genève, les grandes villes européennes consultées disposent de lois et de règlements d'application pour toutes les questions liées aux taxis. En revanche, ce qui semble manquer à notre canton et qui existe dans les grandes villes consultées, c'est un organisme d'état investi de toutes les compétences pour le contrôle et l'application des lois et règlements en matière de gestion des taxis.

Ces organismes ont des compétences très larges, telles que la définition des examens pour l'obtention d'une licence de taxi, des types de véhicules (marque, modèle) et de leur équipement, de la couleur des véhicules, des zones d'arrêt, des voies prioritaires, des tarifs, disponibilité des taxis par tranches horaires imposées, nombre de concessions, définition des sanctions en cas d'infraction, etc.

Londres : 21'000 véhicules publics, 42'000 chauffeurs privés. Soutien du gouvernement Westminster par la participation au financement de la licence et la mise à disposition de voies prioritaires. 93% des lignes de bus peuvent être utilisées par les taxis. Les territoires sont attribués et l'accès aux gares/aéroports est libre pour les chauffeurs avec licence de transport publique ou privée. A noter que le revenu moyen ne peut être déterminé puisqu'aucun ne déclare ses gains directement.

Naples : dix coopératives regroupant des indépendants détenteurs des 2'370 concessions (obligatoire pour pouvoir exercer) mises sur le marché par la commune. Six centrales d'appel. Travail par tranches horaires imposées par la commune. Le service programmation, promotion et contrôle de la commune gère tout ce qui touche aux tournus, contrôles, sanctions, droit d'exercer, tarifs, etc.

Barcelone : 10'500 licences. Tout est régit et réglementé par l'Institut métropolitain des taxis (conditions, véhicule, équipement, stationnement, examens, contrôles, tarifs, etc.) Les dix centrales d'appel sont privées. Les taximans peuvent être affiliés à plusieurs centrales qu'ils rémunèrent en fonction du nombre de courses transmises.

Bâle : 450 taxis, deux catégories; A : nombre illimité et B: taxis de l'aéroport. C'est le département de sécurité qui est compétent en la matière et qui fixe les tarifs maximums (chacun peut pratiquer des prix inférieurs). Trois centrales complètement libres, les chauffeurs y sont liés par un contrat de franchise. L'ASTR s'occupe des examens (théorique et pratique). Les autorisations payées à l'Etat se montent annuellement à CHF 700.- (A) et CHF 250.- (B). Tous ont le droit d'utiliser les stations de taxis publics (sauf taxis aéroport).

Zurich : une seule catégorie sans limitation du nombre de taxis. Actuellement 1'350 taxis. L'utilisation des voies prioritaires est autorisée au cas par cas. Tarif unique fixé par l'autorité (police du commerce). Les exigences à remplir pour obtenir une autorisation sont peu nombreuses, par contre les contrôles sont fréquents.

Vienne : secteur confié à la chambre de l'économie. Nombre illimité de taxis. Les contrôles sont nombreux. Prescriptions strictes pour les véhicules et chauffeurs (dimensions, tenue vestimentaire, etc.) Taxis en suffisance.

Lausanne : la Ville de Lausanne souhaitait créer une centrale unique et la démarche a fait l'objet de différents recours. Le Tribunal Fédéral a admis que compte tenu de la spécificité de la demande et de la problématique il était prêt à ne pas contester que le monopole puisse exister. En dernier lieu, il a admis le monopole en la matière invoquant de la politique des transports et de l'environnement.

A titre d'exemple, l'Institut Metropolità del Taxi (Office métropolitain des taxis) de Barcelone, qui dépend de l'Office des transports, dispose d'un site web très complet <http://www.taxibarcelona.cat/Portals/0/pdfs/174revista.pdf> . Une simple visite permet de se rendre compte de l'organisation qui est en place et des pouvoirs qui sont conférés à cet office.

4. Suggestions

Afin de résoudre les problèmes énumérés précédemment, le groupe de travail suggère les pistes suivantes :

- inclure les transports par taxi dans un concept de mobilité général,
- revaloriser la profession,
- baisser le prix de la concession avec répercussion sur le tarif des courses,
- maintenir le nombre de concessions afin de garantir un volume de travail minimum pour chacun (contraintes horaires),
- rendre les conditions d'obtention de la concession plus contraignantes,
- mettre en place un organe de surveillance disposant de pouvoirs,
- créer une centrale d'appel unique, organe faitier central avec pouvoir et instances dirigeantes indépendantes des chauffeurs de taxis,
- véhicules distinctifs,
- partenariat avec le Groupement Transports et Economie (GTE) qui fédère les milieux économiques, les autorités et les associations actives dans le domaine du transport,
- partenariat avec l'Office du tourisme,
- supprimer les taxis dits de service privé (bonbonne bleue) en les intégrant au service public,
- éventuelle adhésion des taxis français et vaudois à la centrale unique contre rémunération, leur permettant d'obtenir des courses pour les retours.

Un certain nombre de ces suggestions pourraient déjà être réglées par la loi actuelle si elle était appliquée dans son intégralité.

En revanche, la notion de concession de service public des taxis avancée ci-dessus mérite d'être retenue. La question de la concession nécessite une double réflexion, juridique et économique.

D'un point de vue juridique, de nouvelles jurisprudences en la matière, l'importance croissante des questions liées à la mobilité, la protection de l'environnement et l'OPair pourraient amener le Tribunal Fédéral à revoir sa position (cf. annexe No 3, note de Mme Thorens). En effet, les derniers arrêtés du Tribunal Fédéral concernant la Ville de Lausanne laissent à penser que cela est possible (annexes No 4, arrêtés cours constitutionnelle du canton de Vaud et Tribunal Fédéral).

Au niveau économique, l'option vente avec paiement par tranches est possible, mais il serait préférable d'opter pour une concession moyennant le versement d'une taxe annuelle. Un budget de fonctionnement a été établi avec la collaboration de spécialistes sur la base de données connues, pour valider d'un point de vue économique les scénarios proposés.

Selon ces mêmes spécialistes, le nombre de courses annuelles réaliste à considérer est de 4,5 millions. Nous avons simulé une situation avec ce chiffre et 5 millions de courses par an au prix moyen de CHF 24.-, avec un loyer pour la concession de CHF 25 millions par an pour l'Etat (annexe No 5, simulation budgétaire). Cette simulation, même si certaines données doivent naturellement être encore précisées, tend à démontrer qu'économiquement cette option est réaliste.

5. Conclusions

Recommandations

- **Création d'un authentique service public des taxis.** Pour ce faire, il est nécessaire de refondre la loi actuelle LTaxis et son règlement d'exécution en s'appuyant sur les lois et réglementations sur la protection de l'environnement, sur l'OPair et la mobilité.
- **Création d'une centrale unique d'appel (type 144).** La création de cette centrale pourrait être imaginée au travers d'une concession unique à une société anonyme de droit privé par exemple. Suite aux récentes décisions du Tribunal Fédéral sur le sujet, des bases légales existent également dans ce cas. L'attribution pourrait se faire au travers de la loi sur la passation des marchés publics. La centrale pourrait alors exercer la gestion des prestations.
- **Séparation des taxis (service public) et des limousines (service privé).** La première catégorie bénéficiera d'une concession d'utilisation du domaine public, par exemple zones de stationnement, utilisation des couloirs des bus, etc., alors que la deuxième sera basée sur le principe constitutionnel de la liberté de commerce.

Eléments à déterminer

- **Quelle forme juridique** donner au service public des taxis, ainsi qu'à la centrale (qui sont étroitement liés) ? – coopérative, - société anonyme, - fondation de droit privé, - régie mixte public/privé ?
- **Quel devra être le statut des chauffeurs** de taxi ? – employés, - coopérateurs, - indépendants, - autre ?
- **Quel devra être le service de tutelle** (surveillance) au niveau de l'Etat ? – DES, - DTI ? et sous quelle forme institutionnelle (par exemple Office Cantonal de la Mobilité, Unireso, création d'un Office Métropolitain des taxis (type Barcelone). Faudra-t-il établi un contrat de prestation entre la nouvelle entité et l'Etat ?

Les recommandations proposées dans le présent rapport représentent plus qu'une simple révision de la loi actuelle. Ces réformes indispensables seront certainement combattues par une bonne partie de la profession qui a depuis de nombreuses années profité et abusé d'une situation incohérente. Les exemples des grandes villes européennes doivent nous encourager à engager ces réformes pour assurer un service de taxis aux habitants et aux visiteurs de la Genève internationale dans un concept global de mobilité.

Annexes : No 1, rapport du Conseil d'Etat
No 2, questionnaire en français
No 3, note de Mme Thorens.
No 4, arrêtés canton de Vaud, cour constitutionnelle et Tribunal Fédéral
No 5, simulation budgétaire

CSPE - Groupe de travail
**"Problématique des taxis – amélioration des moyens
de transport publics non collectifs"**

R A P P O R T II

1. Préambule
2. Recommandations principales
3. Grands principes
4. Lignes directrices
5. Annexes
6. Conclusions

19 novembre 2007

1. Préambule

Dans sa séance du 21 septembre 2007, le Conseil Stratégique pour la Promotion Economique (CSPE) a accepté les recommandations du groupe de travail pour améliorer la qualité des prestations de transports publics non collectifs (taxis) dans le canton de Genève.

Le CSPE a mandaté le groupe de travail pour définir les lignes directrices d'un projet de révision de la LTaxis. Afin de mener cette réflexion, le CSPE décide d'associer au groupe de travail MM. Nicolas Bongard, Philippe Buehler et Benoît Roulin (présent à une séance).

L'objectif étant de présenter les lignes directrices au CSPE lors de sa séance du 30 novembre 2007, le groupe de travail a tenu quatre séances d'une demi-journée. Une séance d'information a également eu lieu avec la participation des groupes d'experts suivants :

- Transport et environnement : sous-brigadier Luigi Bergonzoli
- Gendarmerie : brigadier Pignaz
- Police de la sécurité internationale : Patrick Terrapon
- OCIRT : Christian Ducret, Ingrid Unterlerchner

L'Office cantonal de la mobilité et le Service des automobiles et de la navigation n'ont pas pu participer à la séance d'information.

2. Recommandations principales

Pour rappel, le CSPE a validé les recommandations suivantes :

- **Création d'un authentique service public des taxis.** Pour ce faire, il est nécessaire de refondre la loi actuelle LTaxis et son règlement d'exécution en s'appuyant sur les lois et réglementations sur la protection de l'environnement, sur l'OPair et la mobilité.
- **Création d'une centrale unique d'appel (type 144).** La création de cette centrale pourrait être imaginée au travers d'une concession unique à une société anonyme de droit privé par exemple. Suite aux récentes décisions du Tribunal Fédéral sur le sujet, des bases légales existent également dans ce cas. L'attribution pourrait se faire au travers de la loi sur la passation des marchés publics. La centrale pourrait alors exercer la gestion des prestations.
- **Séparation des taxis (service public) et des limousines (service privé).** La première catégorie bénéficiera d'une concession d'utilisation du domaine public, par exemple zones de stationnement, utilisation des couloirs des bus, etc., alors que la deuxième sera basée sur le principe constitutionnel de la liberté de commerce.

3. Grands principes

Afin de fixer le cadre général de la réflexion en relation avec les recommandations principales, le groupe de travail s'est d'abord déterminé sur les grands principes auxquels devraient répondre les lignes directrices.

Grands principes

1. Replacer le client au centre et améliorer le service à la clientèle
2. Redéfinir le rôle de l'Etat
3. Respecter les normes environnementales OPAIR
4. Améliorer la mobilité
5. Simplifier la loi
6. Renforcer la concurrence dans le but d'augmenter la qualité du service des taxis et instaurer des règles précises
7. Respecter les normes de droit supérieur
8. Obtenir l'adhésion de la profession

4. Lignes directrices

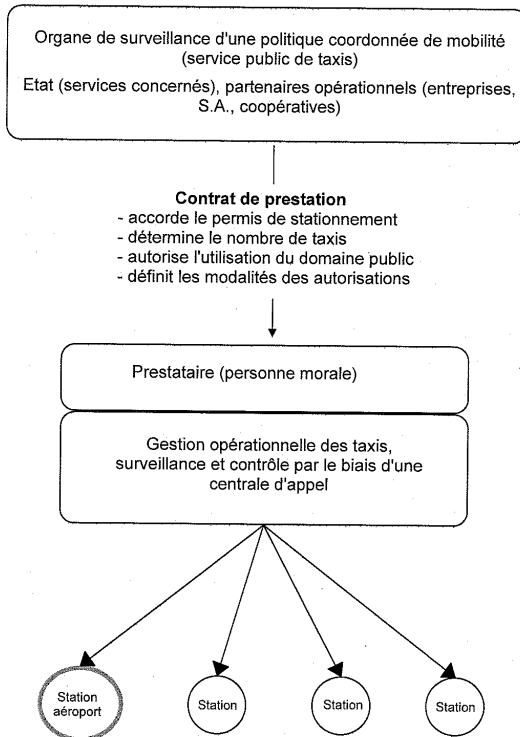
Le groupe de travail propose les lignes directrices suivantes :

Lignes directrices

1. Créer une seule catégorie de taxis, de service public (TPU)
2. Conclure un contrat de prestations avec une entreprise prestataire chargée de gérer la profession et de garantir un service à la clientèle 7/7 et 24/24
3. Supprimer les autorisations pour le transport par limousine
4. Supprimer le numerus clausus
5. Mettre en place un système de contrôles efficaces et réguliers
6. Supprimer le système de taxe et indemnité des permis de service public
7. Supprimer la gestion par l'Etat des émoluments de CHF 200.- versés par les TPU pour affectation à des tâches d'intérêt général
8. Suppression des commissions consultatives LTaxis et de discipline LTaxis
9. Rattacher le domaine Taxis au département adéquat et confier le suivi à une délégation du Conseil d'Etat compte tenu de la transversalité du problème.
10. Simplifier la base légale, mais y mentionner les exigences fondamentales du métier "Taxis"

La mise en œuvre des lignes directrices déterminées pourrait à long terme conduire à l'organisation d'un véritable service public de taxis, tel que représenté ci-dessous. Ce service public ne sera cependant admissible, notamment d'un point de vue légal, qu'à la condition de l'existence d'un intérêt public prépondérant, à savoir la protection de l'environnement. Pour développer ce modèle, il conviendra par exemple de proposer des taxis propres, avec une émission de rejets polluants réduite à la portion congrue, et dont la gestion s'intégrerait dans un plan global de mobilité de la région genevoise. Le modèle d'organisation présenté est cependant très ambitieux et sa mise en œuvre nécessitera de passer par des étapes intermédiaires.

Organisation du service public de taxis



5. Annexes

Afin de ne pas alourdir le rapport, le groupe de travail a décidé de mettre en annexe deux documents qui sont importants pour la poursuite du travail.

Annexe I - Cahier des charges

Le groupe de travail a ébauché les grandes lignes d'un cahier des charges pour l'entreprise prestataire.

Annexe II - Lignes directrices / Action à mener

Il s'agit ici d'un résumé par ligne directrice des actions à envisager et mener par le groupe de travail chargé du projet de révision de la LTaxis. Il ne s'agit bien entendu pas d'un recueil exhaustif, mais des points identifiés par le groupe de travail à ce stade de la réflexion.

6. Conclusions

Au terme de son travail, le groupe souhaite souligner que la problématique des taxis est particulièrement complexe et peu transparente (non seulement à Genève, mais pratiquement partout en Suisse et en Europe). La preuve en est que trois lois successives et rapprochées sur les taxis (1992, 1999 et 2005) se sont avérées plus ou moins inopérantes et/ou ont eu des effets indésirables.

Dans ces conditions et en vue de provoquer un véritable changement, le groupe de travail a mis l'accent sur l'importance des services que les taxis doivent rendre aux clients, considérant qu'il s'agit d'un service public qu'il conviendrait de renforcer et intégrer dans une politique globale de transports et de déplacements urbains. En outre, le groupe de travail a été attentif à éviter des écueils d'ordre juridique afin que les propositions élaborées ne prêtent pas le flanc aux contestations devant la justice.

Au vu de la complexité du domaine considéré, du volume de problématiques à résoudre, ainsi que de la nécessité de parvenir cette fois-ci à une solution sur le long terme, il est manifeste que le travail d'élaboration du projet de loi demandera un investissement très conséquent en ressources.

Enfin, le groupe de travail est arrivé à la conclusion que toute solution quelle qu'elle soit est nécessairement tributaire d'un effort de collaboration et de contrôles communs à tous les services de l'Etat concernés par la problématique du transport professionnel de personnes. A défaut, et peu importe la solution finalement adoptée, toute tentative de résoudre la question sur le long terme est vouée à l'échec.

Sous réserve d'approbation du présent rapport par le CSPE, il appartiendra ensuite au DES, autorité chargée d'élaborer un projet de LTaxis révisée, de s'appropriier tout ou partie des lignes directrices proposées et de poursuivre le travail d'analyse et de recherche de solutions concrètes générées par la mise au point de ces dernières.

C'est dans l'espoir que la mise en œuvre des propositions issues des travaux du groupe de travail permettra d'améliorer sensiblement la situation actuelle que les membres du groupe de travail remettent leurs recommandations au Président et aux membres du CSPE.



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

DES
Case postale 3984
1211 Genève 3

Aux destinataires selon liste annexée

N^{réf.} : PFI/706277-2008/NB

Genève, le 23 décembre 2008

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

Mesdames, Messieurs,

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

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

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

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

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


Pierre-François Unger



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

DES
Case postale 3984
1211 Genève 3

Aux destinataires selon liste annexée

N^oréf. : PFU/706277-2008/NB -

Genève, le 23 décembre 2008

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

1. Dysfonctionnements constatés

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

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

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

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

2. Principes directeurs

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

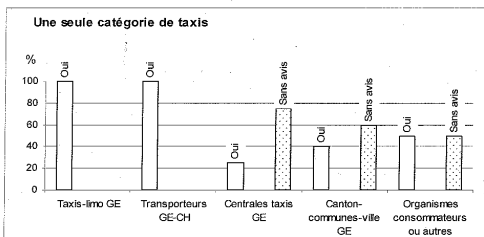
Les premiers nommés sont d'avis que le rôle de l'Etat doit être redéfini dans le sens du seul rôle lié à l'exercice de la puissance publique, la gestion interne devant être confiée aux milieux professionnels. Par ailleurs, les milieux considérés doutent du fait que le principe de concurrence s'applique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

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

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

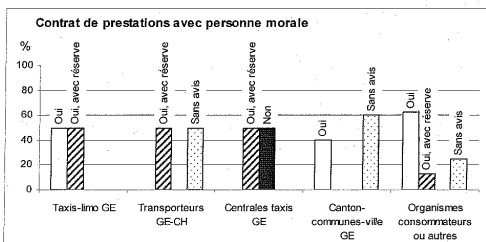
3. Lignes directrices de la révision de la LTaxis

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



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

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



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

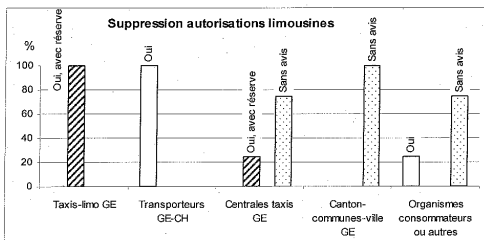
L'AGITS prône la mise en place d'un prestataire exerçant le rôle d'organe de régulation composé de représentants des associations, de départements de l'Etat de Genève (département des institutions, département du territoire) et de Genève Tourisme. Par contre, cette association refuse la mise sur pied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

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

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

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

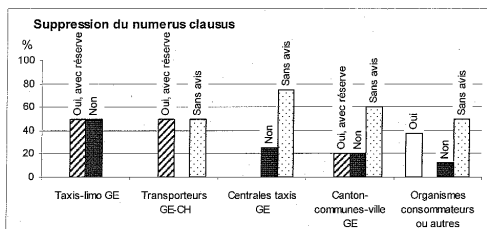
3.3. Supprimer les autorisations pour le transport de limousines (transport professionnel hors taxis)



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

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

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



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

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

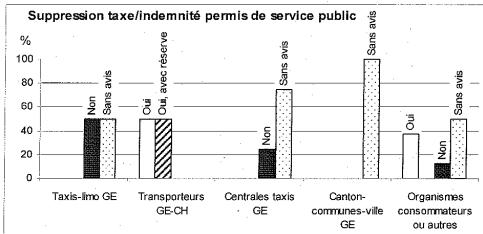
L'AGITS soutient la suppression du numerus clausus, tout en souhaitant qu'une régulation du nombre de taxis de service public soit garantie par le biais des examens auxquels serait soumis la profession.

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

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

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

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

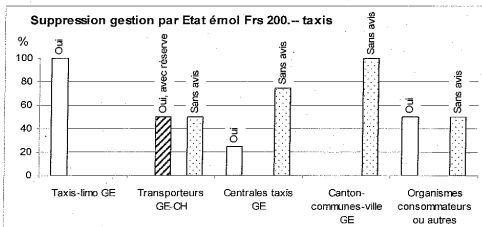


En référence au principe avancé pour ce qui concerne la suppression du numerus clausus (pt. 3.4.), l'IC estime qu'il est au contraire indispensable d'envisager une augmentation de la valeur des permis de service public afin, d'une part, de se rapprocher des valeurs françaises et, d'autre part, de conduire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

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

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

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



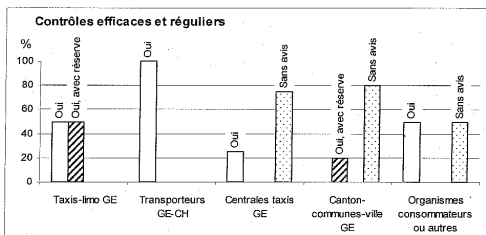
L'IC estime que cette mesure peut tout-à-fait être réalisée par une délégation de tâches dont ferait partie intégrante les émoluments qui y sont liés.

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

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

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

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



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

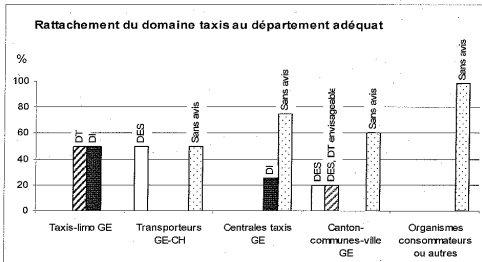
L'AGITS préconise que les contrôles soient être à terme de la responsabilité du prestataire.

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

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

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

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



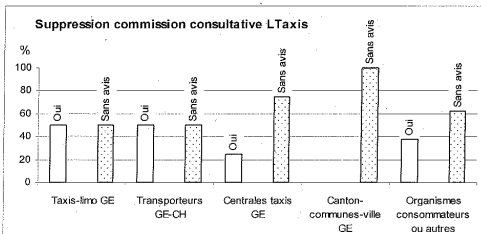
L'IC est d'avis qu'il est plus judicieux de confier le domaine des taxis et limousines au DI, du fait que les services de police lui sont rattachés, alors que l'AGITS estime que le DES n'est pas le département adéquat et jugerait plus avisé de rattacher le domaine considéré au DT.

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

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

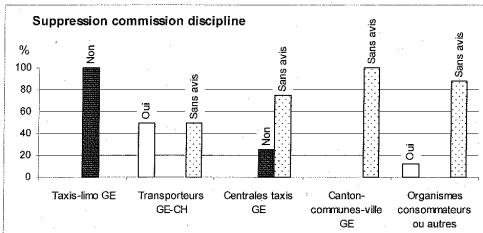
Le DI et le DT s'accordent à penser que la nature des prestations offertes par les taxis et limousines relève essentiellement des prestations à l'économie générale du canton, notamment en lien avec le tourisme, ce qui légitime totalement son rattachement actuel au DES. Le DT envisage néanmoins de réexaminer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

3.9. Supprimer les commissions consultatives LTaxis et de discipline LTaxis



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

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

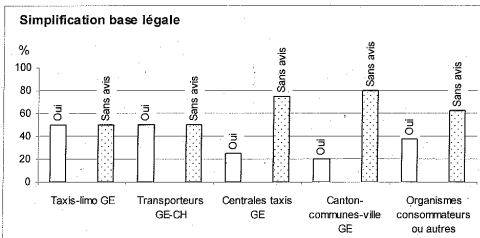


Par contre, l'IC souhaite maintenir la commission de discipline pour de raisons liées à l'efficacité éprouvée par le passé en présence d'un tel organe. L'AGITS estime par ailleurs que la commission de discipline devrait être du ressort du DI.

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

La CGAS est favorable aux suppressions proposées.

3.10. Simplifier la base légale



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

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

4. Constats et suivi

4.1. Lignes directrices approuvées (7 lignes)

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

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

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

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

4.1.3. Supprimer les autorisations pour le transport de limousines

4.1.4. Supprimer la commission consultative LTaxis

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

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

4.1.7. Simplifier la base légale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2. Supprimer la commission de discipline LTaxis

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

4.3. Lignes directrices fortement contestées (2 lignes)

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

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

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

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

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


Pierre-François Unger

Destinataires :

Conseil d'Etat
Commission des transports

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

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

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

Annexe : liste des abréviations

ABREVIATIONS

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