

Date de dépôt: 3 janvier 2005

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 9198-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat sur les services de taxis et de limousines (LTaxis) (H 1 30)**
- b) PL 8992-A** **Projet de loi de MM. Jean-Marc Odier et Jacques Jeannerat modifiant la loi sur les services de taxis (H 1 30)**
- c) M 1541-A** **Proposition de motion de M. Jean Spielmann pour une loi complémentaire pour les taxis**
- d) P 1475-A** **Pétition relative à diverses demandes des chauffeurs de taxi**
- e) P 1476-A** **Pétition contre un nouveau moyen de contrôle supplémentaire pour les chauffeurs de taxi (imprimante)**
- f) P 1477-A** **Pétition relative aux revendications et aux prises de positions des chauffeurs de taxi**

Rapport de M^{me} Nelly Guichard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports du Grand Conseil a traité le projet de loi 9198 lors de ses séances des 24 février, 2, 16, 23 et 30 mars, 20 avril, 4,

11, 18 et 25 mai, 1^{er}, 8, 15 et 22 juin, 24 et 31 août, 7, 14, 21 et 28 septembre, 5 octobre, 2, 9 et 16 novembre 2004 sous l'experte présidence de M. Sami Kanaan et de M^{me} Stéphanie Ruegsegger.

M. Scheidegger, secrétaire adjoint au DJPS, et M^c Jacques Roulet ont assisté à nos travaux et nous ont apporté leur très précieux concours. La prise et la rédaction des procès-verbaux ont été assurées par M^{me} Caroline Martinuzzi, et occasionnellement, par M^{me} Eliane Monnin et M. Hubert Demain. Que toutes ces personnes soient sincèrement remerciées pour la grande qualité de leur travail.

En outre, M^{me} la conseillère d'Etat Micheline Spoerri a présenté le projet de loi et a pris part à plusieurs séances.

En préambule

Le président rappelle que ce sujet a déjà été abordé à maintes reprises par le Grand Conseil et la dernière loi a été votée en mars 1999. Comme la profession est regroupée en différentes associations, il paraît utile de rappeler que l'on peut trouver en annexe (3) la signification des divers sigles que l'on rencontre.

Historique

Audition de M. Nicolas Bolle, secrétaire adjoint au DJPS, 24 février 2004 (le texte détaillé figure en annexe 2)

M. Bolle retrace l'historique de la loi, ou plutôt des différentes lois sur les taxis. Il explique que, selon la loi en vigueur, **les taxis avec permis de stationnement sont munis d'une bonbonne jaune**. Ceux qui n'ont **pas de permis de stationnement ont une bonbonne bleue**. Mais il est évident que les chauffeurs de l'ensemble de ces véhicules ont obtenu un permis de chauffeur de taxi.

Sur le nombre de taxis avec permis de stationnement, M. Bolle précise que, selon le règlement, il est fixé à 666, mais ce nombre devrait être de 700 pour correspondre aux besoins de Genève. En revanche, il faut aussi compter avec des taxis sans permis de stationnement, au nombre de 123 au jour de l'audition, mais dont le nombre ne cesse de croître. En ce qui concerne les taxis français, seuls ceux de l'Ain et de la Haute-Savoie sont autorisés à charger des clients à l'aéroport, pour autant qu'ils aient eu une commande de course.

Au sujet des tarifs, il explique que les deux types de taxis sont soumis à la même loi et réglementation, un tarif maximum est fixé par le département

d'entente avec la profession. Ce qui devrait permettre de pratiquer des prix plus avantageux, mais dans les faits tous pratiquent le même tarif.

Visites des deux principales centrales de taxis, 9 mars 2004

Les membres de la Commission des transports ont eu l'opportunité de visiter deux centrales de taxis. L'une, la plus ancienne, la plus moderne aussi, regroupe environ 400 chauffeurs avec permis de stationnement et l'autre, plus modeste, plus jeune aussi, mais efficace également, en comptait environ 60 au moment de notre passage. Au départ, cette dernière ne gérait que des taxis avec permis de stationnement, mais récemment elle a aussi accepté des taxis sans permis de stationnement, afin de rendre l'entreprise plus efficiente.

Ces visites sur le terrain se sont avérées très utiles pour permettre aux députés de comprendre comment fonctionne une telle entité. Ces centrales permettent de recevoir les différents appels et de transmettre ensuite les ordres de courses aux chauffeurs en principe les plus proches du lieu de prise en charge, tout en s'assurant aussi que le véhicule convient pour l'usage demandé.

Les chauffeurs affiliés à une centrale paient une cotisation mensuelle pour bénéficier des avantages qu'offrent de telles structures. Par contre l'équipement nécessaire à la diffusion d'ordres de courses est à la charge de l'affilié.

Aujourd'hui, on compte six centrales de taille très variable.

Audition de M^e Jacques Roulet, avocat-conseil auprès du DJPS chargé de la rédaction du projet de loi 9198, 30 mars 2004

M^e Roulet, qui s'est penché sur ce dossier depuis le mois d'avril 2003, déclare que le but premier de cette réforme est de remettre un peu d'ordre dans la profession. Le problème principal reposait sur les taxis avec permis de stationnement et le développement exponentiel des taxis sans permis de stationnement. Très vite, il est apparu que la marge de manœuvre était très faible pour retrouver un peu de sérénité, et aussi pour que Genève puisse offrir des taxis dignes de ce nom.

M^e Roulet donne l'exemple de Zurich et Berne qui ont libéralisé les taxis et qui constatent actuellement une situation intolérable suite à l'introduction de cette mesure.

La France bénéficie d'un régime réglementé, tout comme l'Allemagne et l'Italie. Les concessions sont limitées. Quant à l'Irlande, elle a vu son nombre de taxis passer de 3000 à 16 000 après la mise en place d'une libéralisation.

Selon lui, le *numerus clausus* doit être maintenu. Les limousines constituent un problème supplémentaire qui doit être réglementé également.

Pour M^e Roulet, la réforme doit poursuivre un enjeu d'intérêt public. Quant aux taxis sans permis, il vont considérablement diminuer si leur situation est moins attractive. Certains articles de la loi auraient pu faire l'objet d'un règlement, mais la situation, assez dégradée et difficile, nécessite de prendre des mesures claires, lisibles et compréhensibles par tous. D'autres articles impliquent un choix politiques.

Pour répondre aux questions concernant un éventuel contrat de prestations de service public, M^e Roulet précise qu'un contrat de prestations repose sur une idée de délégation de l'Etat à une entité. Cette dernière devrait alors bénéficier du monopole en matière de taxis, ce qui n'est pas concevable.

A un député qui demande si le projet de loi vise une régulation quantitative par le *numerus clausus* ainsi qu'une régulation qualitative par l'introduction d'autres dispositions, M^e Roulet explique que c'est bien le cas et que c'est l'intérêt public qui doit être défendu. La régulation qualitative peut devenir quantitative si des barrages d'entrée dans la profession sont introduits. Lorsque le nombre de chauffeurs est trop important, la qualité baisse inévitablement.

Pour répondre à un député qui désire savoir quelle est la solution pour améliorer les conditions de travail et quelles sont les mesure qui peuvent être envisagées en ce qui concerne les taxis sans permis de stationnement, M^e Roulet indique que l'idée principale est de diminuer fortement l'attractivité de ces taxis et de réformer les conditions des autres taxis, notamment au regard des conditions de travail.

Selon un député, le domaine public constitue le point de rattachement le plus fort puisqu'il peut donner lieu à des exigences. La sécurité est également à prendre en considération. En outre, il serait bénéfique de donner un signe distinctif aux taxis officiels.

Le président estime impératif que toute loi adoptée soit vraiment applicable, et surtout contrôlable. M^e Roulet lui répond qu'actuellement il y a une difficulté de contrôle puisque la loi en vigueur n'évoque pas les taxis sans droit de stationnement. Et désormais, Il faudrait raisonner en terme d'intérêt public.

Visite à l'aéroport et audition de M. Jean-Pierre Jobin, directeur général de l'aéroport, et de M. Roger Wüthrich, directeur technique, 16 mars 2004

M. Jobin rappelle que l'aéroport est un établissement public autonome qui a des compétences dans la gestion des parkings et l'exploitation du bâtiment. En revanche, l'ordre public sur les routes relève de la compétence de la police cantonale genevoise. Il a donc très peu de compétences en matière de taxis. Cependant, M. Jobin est intéressé à ce que ce service fonctionne correctement car les doléances reçues à ce sujet parviennent jusqu'à la direction de l'aéroport. La situation actuelle n'est pas satisfaisante du tout, mais la problématique est complexe. Il souligne que la tendance générale veut que les passagers aériens organisent de plus en plus leur séjour à l'avance. De ce fait, le transfert entre le lieu de séjour et l'aéroport est souvent commandé auprès d'une compagnie de transport. Il souhaite qu'une surveillance accrue soit mise en place par la police genevoise, ou autre, en particulier pour la surveillance des taxis français. Il propose également l'installation de barrières avec un accès par un système de badges, ce qui permettrait de surveiller la prise en charge. Il pense qu'une personne avec charge d'autorité qui serait présente en permanence pourrait renseigner la clientèle tout en surveillant l'activité des taxis.

Pour répondre aux questions des députés, M. Wüthrich précise que 20 à 25%, des clients sur 4 millions de « débarquants » prennent un taxi. Ce taux est identique pour les embarquements.

M. Jobin ajoute que le nombre de plaintes est marginal en terme de chiffres, mais toutes ne remontent pas jusqu'à la direction. Et la situation tendue qui prévaut entre les chauffeurs de taxi, les dégâts qui s'en suivent parfois, ternissent certainement l'image de la profession et celle de Genève en général. En principe, les taxis français n'ont pas le droit de charger des clients sans commande préalable, mais cette règle est peu respectée et la surveillance entre pairs induit un climat détestable.

De plus, il arrive très fréquemment que des chauffeurs refusent la prise en charge pour des courses trop proches. Ce qui n'est pas tolérable.

Audition de M^{me} la conseillère d'Etat Micheline Spoerri, accompagnée de M. Nicolas Bolle, secrétaire adjoint au DJPS, 23 mars 2004

M^{me} Spoerri tient à préciser que ce projet de loi a nécessité de longs mois pour sa rédaction, ce qui a pu attiser l'impatience de députés ou de membres de la profession. Mais il importe de trouver une solution médiane, entre

libéralisation et étatisation, car ces deux options antinomiques ont clairement montré leurs limites.

Elle précise que conformément à la loi de 1999, une commission de suivi a été réunie à plusieurs reprises. Au fil des séances, la difficulté de dégager un consensus est clairement apparue. La révision de la loi devenait incontournable. Dans l'intervalle, un moratoire a été prononcé afin de freiner la prolifération de taxis sans permis de stationnement. On ne pouvait que constater à la fois une dégradation de la qualité des services de taxis, et cela en dépit des moyens mis en œuvre pour contrôler la profession et lutter contre les locations de plaques, mais également un accroissement très important de taxis sans permis de stationnement.

La principale raison du mécontentement constaté auprès des exploitants de taxis avec permis de stationnement, provient de l'obligation liée à la taxe annuelle de 1300 F. Cette taxe devait, dans l'esprit du législateur, inciter au départ une partie des exploitants. En effet, elle devait être affectée à un fond qui permette d'accorder une indemnité de départ à ceux qui sortaient de la profession.

Après une analyse détaillée des problématiques exprimées par les professionnels, **le Conseil d'Etat a estimé :**

1. **Que la solution d'un service public de taxis n'était pas envisageable**, du fait de la situation actuelle des finances de l'Etat en regard des nouvelles charges qu'impliquerait la mise en place d'un nouveau service.
2. En outre, et **en vertu d'un avis de droit du professeur Auer sur ce sujet** (voir annexe 1), le service de taxis ne peut pas être soustrait à la liberté économique par l'institution d'un nouveau monopole cantonal, la constitution fédérale y faisant obstacle.
3. Qu'il n'est **plus possible d'envisager de supprimer à nouveau le numerus clausus des permis de stationnement** (soit la libéralisation). En effet, suivant l'expérience genevoise (corroborée par d'autres villes suisses ou étrangères), une telle solution est susceptible d'entraîner des désordres publics et une baisse de la qualité du service. Sans compter que ces inconvénients ne manqueront pas de se renforcer lors de l'entrée en vigueur des accords bilatéraux. Un grand nombre de chauffeurs de taxi frontaliers seront alors vraisemblablement au bénéfice des mêmes droits que les chauffeurs genevois.
4. **Que les grands axes de la réforme de 1999 devaient être conservés** notamment, sur le principe du maintien du numerus clausus, et de l'incitation au départ à la retraite des titulaires des permis de stationnement (par le biais d'une indemnité de départ).

5. Que la réforme doit **néanmoins tenir compte de l'évolution du marché du transport de personnes**, soit à la fois de l'augmentation des taxis sans permis de stationnement, et du développement du secteur des limousines, dont les professionnels accueillent favorablement une législation claire. L'imbrication constante de ces catégories complique considérablement la lutte contre les abus.
6. Que les statuts des « **employés** » n'étaient pas conformes au code des obligations, ce qui peut expliquer pour une part la difficulté à lutter contre le phénomène de location des plaques, pourtant formellement interdit.

Les principaux objectifs de ce projet de loi sont :

- Elargir le champ d'application de la loi aux transports professionnels de personnes (limousines) afin de clarifier les champs d'action respectifs et éviter les abus liés à la confusion des genres.
- Tarir la source de l'augmentation incessante des taxis sans permis de stationnement, par le renforcement des entreprises, notamment celles offrant un service 24 heures sur 24.
- Revoir complètement le statut du chauffeur employé afin d'assurer également la pérennité de l'entreprise.
- Diminuer l'attractivité du métier (bonbonnes bleues) en suivant les prescriptions du Tribunal fédéral. Les droits élargis doivent correspondre à une même somme de devoirs (visibilité et utilisation du domaine public), notamment dans la perspective de l'application des accords bilatéraux (nouveaux frontaliers indépendants).
- Réintroduire la notion de personnes morales.
- Remplacer la taxe annuelle de 1300 F pour l'obtention du permis de stationnement, par une taxe d'entrée à la profession (retour au principe du paiement par les arrivants de l'indemnité des sortants, écarté en 1999).
- Soumettre à autorisation l'exploitation des centrales de diffusion d'ordres de course.
- Réécriture complète des dispositions relatives aux autorisations et aux activités du chauffeur et des exploitants de limousines et de taxis. L'instrument législatif à disposition était insuffisamment élaboré.

M^{me} Spoerri conclut en précisant que la réforme proposée est soutenue par une large majorité de la profession, quand bien même elle ne peut pas satisfaire tous les acteurs, qui gardent des intérêts et des avis parfois divergents. Ces acteurs semblent toutefois vivement intéressés par ce projet

de loi, qui fut également bien accueilli par le Conseil d'Etat. Néanmoins, la perspective de travaux relativement ardues ne doit pas être écartée.

Pour répondre à des députés qui s'interrogent sur les droits des chauffeurs en provenance d'autres cantons ou de France voisine, M. Bolle précise que, au sens strict de la loi, tous sont soumis à autorisation et ne peuvent charger leurs clients qu'à l'aéroport et pour autant qu'ils aient été formellement appelés.

Mais il se trouve aussi des chauffeurs français qui chargent, sans commande préalable, des clients pour les emmener vers des stations françaises. M^{me} Spoerri est persuadée que l'assainissement de la profession, à travers l'adoption du projet de loi proposé, permettra de remédier aussi à une grande part de ces problèmes récurrents.

M. Bolle précise qu'une des innovations de la loi est d'inclure aussi le secteur des limousines. Car les activités des différentes catégories de taxis sont actuellement mal définies, ce qui peut entraîner des dérapages importants en matière de tarifs exorbitants pratiqués avec la complicité de portiers d'hôtel parfois. Des pratiques totalement disproportionnées en matière de qualité-prix ternissent considérablement l'image de marque de Genève.

Plusieurs députés s'étonnent de voir apparaître dans la loi proposée un montant à verser pour obtenir un permis de stationnement. Cela ressemble furieusement aux concessions de triste mémoire qui étaient transmises à des prix souvent extrêmement élevé. M. Bolle concède que des négociations illicites et la surenchère des années 80 ont fait monter les prix jusqu'à 200 000 F par permis. Par cette loi, le département souhaite contrer ce genre de pratique. Le prélèvement d'une taxe d'entrée, sous le contrôle de l'Etat, devrait permettre d'éviter ce genre de dérapage. **Et le fonds ainsi constitué serait aussi géré par l'Etat.**

Un député précise que la taxe annuelle prévue par la loi de 1999 devrait permettre aux chauffeurs qui le souhaitent de se retirer. Or, plus de 100 personnes désireraient quitter la profession, mais sont dans l'incapacité de le faire en l'absence de financement suffisant. Il s'agit en fait de la mise en place d'un pilier de prévoyance. Mais le système actuel est beaucoup trop lent, et ne permet pas la rotation souhaitée. L'argent investi dans la concession, selon la solution proposée par la nouvelle loi, doit être retrouvé à la sortie.

Audition de M. Christian Ducret, OCIRT, 20 avril 2004***Office cantonal de l'inspection et des relations du travail***

M. Ducret explique que le principe de l'accord bilatéral sur la libre circulation des personnes est clair. Il s'agit de mettre les étrangers et les Suisses sur pied d'égalité. L'ordonnance sur cette libre circulation doit être modifiée par le biais de la création d'un nouvel article relatif aux professions réglementées.

Dès le 1^{er} juin, toute entreprise étrangère engagée pour une construction, par exemple, devra prouver que les employés sont bien payés selon les tarifs genevois. Un député demande s'il en est de même pour les taxis.

M. Ducret rappelle qu'il faut bien distinguer le droit de travailler en Suisse, que ce soit comme frontalier ou résident, du droit d'exercer une profession soumise à une réglementation cantonale, comme c'est le cas des taxis. Le droit de détacher du personnel pour une durée de 90 jours n'a dès lors aucune portée, s'agissant des taxis.

Sachant que de nombreux abus existent dans la profession en matière d'emploi de chauffeurs de taxi, un député fait remarquer que la loi prévoit l'existence au minimum d'un contrat-type ou d'une convention collective. Or, à l'heure actuelle, il n'en existe qu'une.

A ce propos, M. Ducret rappelle que seuls les partenaires sociaux ont la compétence de mettre en place une convention collective. Il rappelle également que l'OCIRT a tenté ces dernières années, en collaboration avec les milieux professionnels partenaires de la convention collective conclue entre la FPTG et l'Association des employés chauffeurs de taxis, d'en étendre le champ d'application. L'OCIRT est toutefois arrivée à la conclusion que cela était impossible, du fait que les relations de travail prévues dans cette convention n'avaient que peu à faire avec un contrat de travail au sens du Code des obligations. D'autre part, les membres des parties signataires de cette convention n'étaient pas suffisamment représentatifs de la profession, ni du côté employeurs, ni du côté employés.

Un commissaire demande quels sont les droits pour un taxi établi en France de charger en Suisse.

M^e Roulet précise qu'un taxi français n'a à la base aucun droit particulier de pouvoir pratiquer en Suisse. Il n'existe aucun accord international en ce sens, mais une coutume ancienne qui veut qu'on accepte ce qu'on appelle le « cabotage », qui comprend le droit de déposer en Suisse un client chargé en France, et en principe celui de prendre en charge un client commandé. La loi suisse conserve toutefois toute liberté de donner à ces principes un cadre plus ou moins restrictif. Ainsi, le projet de loi (art. 18, al. 6) prévoit que le droit de

prendre en charge un client sur territoire genevois n'est possible pour un taxi d'un autre canton que si le chauffeur peut justifier d'une commande préalable. Pour les taxis français, le principe a été posé (art. 18, al. 7) que les chauffeurs n'ont pas le droit de charger des clients sur territoire genevois sauf convention internationale contraire (inexistante à ce jour) ou sauf exception, pour l'aéroport, sur autorisation spéciale (art. 18, al. 8).

Un député souligne que les taxis suisses ne peuvent passer la frontière française qu'à certains postes précis et doivent, en outre, payer la TVA. Il n'en est pas de même pour les taxis français.

M^e Roulet relève qu'il existe une grande crainte dans la profession pour l'entrée en vigueur des accords bilatéraux dès le 1^{er} juin. Mais le droit de s'établir ou de venir travailler à Genève ne donne pas encore le droit d'exercer la profession. Il convient de préciser que les chauffeurs, notamment frontaliers, qui voudraient exercer leur activité à Genève seront soumis aux mêmes conditions que les résidents genevois pour ce qui est des autorisations délivrées et la limitation des permis de stationnement.

***Audition de M. Bernard Fort, chef de la section tarif régime douanier,
15 juin 2004***

M. Fort explique qu'au niveau des douanes suisses, les taxis français peuvent faire le transport transfrontalier sans formalités particulières, ce qui signifie qu'il n'y a pas de document douanier. Les taxis français peuvent effectivement venir faire des courses en ville et prendre quelqu'un pour l'amener en France. Il n'y a aucune procédure lors du passage de la frontière. La seule exigence concerne le transport interne, le « cabotage ». L'entrée des taxis en Suisse est dans ce cas refusée sans dédouanement. Il y a donc la possibilité de dédouaner le véhicule, payer les taxes, et le chauffeur peut ensuite entrer en Suisse. Les taxis ne sont pas concernés par les bilatérales puisque le nombre de places dans le véhicule ne dépasse pas neuf. Les douanes suisses appliquent les prescriptions pour les taxis en se basant sur l'ordonnance relative au dédouanement des véhicules routiers.

M. Fort ajoute qu'il a pris contact avec le bureau des douanes de Ferney-Voltaire qui lui a confirmé ces prescriptions. Par contre, il a appris à cette occasion qu'il y a plus de taxis suisses qui vont chercher des clients français que l'inverse. Il est également surpris de savoir que les douanes françaises prennent des mesures en limitant les passages. Il précise que lorsqu'un taxi contient des marchandises, il doit passer par des postes de douane occupés.

Des commissaires relèvent qu'il paraît inéquitable que les taxis suisses paient la TVA en France, alors que leurs collègues français n'y sont pas soumis quand ils viennent prendre ou amener des clients en Suisse.

M. Fort précise que les accords bilatéraux n'y changent rien, la loi sur la TVA est propre à chaque pays. Il n'y a pas de perception de TVA en Suisse quand il n'y a pas de marchandise transportée. Il ajoute qu'il n'y a pas d'interface franco-suisse pour évoquer cette question. Car la TVA relève directement de la Confédération.

En ce qui concerne les minibus stationnés à l'aéroport et qui, sur la base de commandes passées par internet, emmènent régulièrement des clients dans les stations de ski, M. Fort précise qu'un inspecteur des douanes pourrait être chargé de vérifier ce type d'activité. On peut également s'adresser au service des enquêtes, qui, a sa connaissance, n'a pas été contacté jusqu'à ce jour. De plus, il est possible de faire des transports internes pour autant que le véhicule soit dédouané. En revanche les agents de la police genevoise ne peuvent pas intervenir, si ce n'est en dénonçant le cas.

Au sujet des limousines, M. Fort ajoute que les entreprises spécialisées sur la place de Genève ont un manque chronique de véhicules lors de l'arrivée de personnalités. Leurs demandes d'importation de véhicules sont accordées par la Direction des douanes à Berne en fonction des besoins et pour un temps limité. Et une copie de toute autorisation est adressée systématiquement au Service des automobiles. Il relève aussi que des dénonciations sont parvenues au Service des enquêtes à l'encontre de sociétés qui n'avaient pas fait de demande.

Audition des milieux professionnels, le 1^{er} juin 2004

- AGET-FPTG-SCCIT-UATG et TAXIPHONE
- FATG
- SEV-TAXIS-Genève
- AGELLMC
- Association genevoise de loueurs de limousines et minibus avec chauffeur
- Taxis Ambassador Limousine Service Sàrl, AA New Cab SA, Taxis 3202202, Europa Sarl et ABC Wilson taxis Sàrl

Il convient de relever à ce stade que toutes les associations avaient fait parvenir à la commission des messages donnant leurs commentaires par rapport au projet de loi traité. Ces courriers, ainsi que la réponse du Conseil d'Etat, seront versés au dossier avec l'ensemble des documents de nos travaux.

FATG – M. Mohammad Al-Kaar

En préambule, il convient de souligner que **tous** les intervenants ont salué la très grande qualité du travail effectué par M^e Jacques Roulet pour aboutir à la présente loi, un travail d'orfèvre pour rédiger un texte qui a obtenu le soutien de l'ensemble de la profession : les limousines, les employés, les taxis avec ou sans droits de stationnement, qui, souvent, avaient des intérêts diamétralement opposés.

Les représentants des milieux professionnels ont aussi tous insisté pour demander un travail rapide de la commission et une prise en compte du Grand Conseil qui permette de faire entrer cette loi en vigueur dans les plus brefs délais.

Pour la FATG, il ne paraît plus possible de continuer ainsi avec la problématique des bilatérales et la libre circulation des personnes que celle-ci implique. La FATG souhaiterait ajouter un seul point au projet de loi, à savoir la convention collective qui serait négociée ensuite. Il conviendrait d'arriver à la situation où un salarié puisse être identifié comme tel, afin que chacun puisse travailler sur pied d'égalité.

AGET-FPTG-SCCIT-UATG-TAXIPHONE – M. Pierre Jenni

M. Jenni précise qu'il représente les 90% des taxis avec droits de stationnement. Il estime que la loi de 1999 n'a pas vraiment été appliquée. Il est vrai néanmoins qu'on ne prévoyait pas que les taxis sans droit de stationnement allaient continuer à se développer et qu'il faudrait à nouveau légiférer. Et il ne pense pas que l'on puisse supprimer les « bonbonnes » en instaurant une couleur unique. Il attire aussi l'attention des commissaires sur le fait que le bénéfice d'une entreprise de taxi est tellement modeste qu'il n'est pas possible d'imaginer devoir repeindre des voitures souvent achetées d'occasion. Par ailleurs, les chauffeurs de taxi artisans utilisent aussi leur voiture à titre privé.

M. Jenni souligne également que le métier de taxi est plutôt un métier d'artisan. Malheureusement, dans les faits, les entreprises sont les seules qui permettent véritablement d'assurer un service permanent. M^e Roulet a d'autre part trouvé un système qui permet à tous ceux qui n'ont pas le droit de stationnement de travailler au sein de ces entreprises, leur évitant ainsi d'être en marge dans un système de commissions. Les associations professionnelles sont néanmoins disposées à trouver des solutions.

Pour M. Jenni, ce projet de loi contient des principes de base qui sont des conditions pour que la loi fonctionne. L'un d'entre eux est de faire en sorte que les entrants paient et indemnisent les sortants. Si ce principe est remis en question, tout le projet de loi pourrait vaciller. En effet, le système de 1300 F par an qui était payé par l'ensemble de la profession ne permettait pas une rotation assez importante.

Actuellement, environ 100 personnes sont sur le point de quitter la profession, mais elles ne peuvent pas le faire faute de pouvoir toucher leur indemnité. Le deuxième principe qui permettrait d'améliorer le fonctionnement serait de n'avoir qu'une ou deux centrales à terme, mais c'est le marché qui devrait conduire à une telle éventualité. Il y aurait ainsi une offre comparable en permanence, une meilleure efficacité du service au public, voire une compression des coûts. A cet égard, il faut comprendre que le métier de taxi est un métier « tampon » qui permet à certaines personnes d'éviter de finir à l'assistance sociale. Il n'est donc pas possible de régler pour eux les horaires à outrance mais plutôt de permettre une certaine souplesse. Il convient également de préciser que les « entreprises » dont il est question sont celles qui ont du personnel chauffeurs de taxi. Elles peuvent être affiliées ou non à une centrale.

M. Genier, qui s'exprime au nom des trois associations FPTG, SCCIT et UATG, apporte une précision en ce qui concerne l'article 38, la Fédération met déjà à disposition de l'ensemble de ses membres des voitures « tampons » et il est donc possible de continuer cette pratique.

SEV – Taxis Genève – M. Francesco Perez

Il fait des remarques qui portent sur les articles ci-après :

Art. 4 Suppression des lettres d) et e) dans le sens où le SEV estime que tous les transports professionnels doivent être soumis à la loi, minibuses, transports d'écoles, voitures qui travaillent pour les hôtels.

Art. 12 Suppression de l'article ou alors trouver une solution pour freiner le développement de tels taxis.

Art. 13 Demande d'une convention collective.

Art. 18 Demande d'un contrôle efficace sur les taxis étrangers ou en provenance d'autres cantons par l'exigence de la présentation d'une commande spécifique.

Art. 21 A l'alinéa 6 remplacer le terme « indemnité » par « remboursement ».

Art. 38 A l'alinéa 3, le SEV admet une durée de 20 jours dans ce qu'elle appelle une voiture « tampon » pour autant qu'il y ait un justificatif.

Art. 59 Il souhaite que les membres de ladite commission indiquent précisément qui ils représentent.

Pour le surplus, la SEV demande que les chauffeurs qui ont été lésés par la loi de 1999 ne soient pas oubliés dès l'instant où il n'y a pas eu de période transitoire.

Taxis / Limousines, Taxis Ambassador Limousine Service Sàrl, AA New Cab SA, Taxis 3 202 202, Europa Sarl et ABC Wilson taxi Sàrl – M^e Claude Ulmann

M^e Ulmann tient à souligner avec satisfaction que les remarques qu'il a faites dans un courrier du mois de décembre 2003 ont déjà été prises en compte dans le projet de loi.

Une question reste en suspens au niveau des entreprises qu'il représente, à savoir la transformation de limousines en taxis et vice-versa pour certaines d'entre elles. La suppression de cette possibilité serait très préjudiciable sur le plan économique. Si des abus ont été signalés, ces derniers ne sont pas le fait des entreprises mais plutôt des hôtels qui pratiquent le système des commandes. En effet, certains portiers d'hôtel peuvent profiter de l'ignorance de leurs clients, car leur commission est plus importante s'il s'agit d'une limousine. La protection ne doit donc pas venir des entreprises qui exécutent l'ordre qu'elles reçoivent, mais au niveau des hôtels. Il propose que les commandes se fassent par fax. L'entreprise sait ainsi si elle doit venir avec une limousine ou un taxi.

Pour le surplus, les entreprises de taxis / limousines ne souhaitent pas non plus qu'une couleur soit imposée. Elles souhaiteraient que le délai pour acquérir le nouveau permis à l'entrée en vigueur de la loi soit porté de six mois à douze mois pour les chauffeurs.

M. Monte (Taxis Ambassador) estime pour sa part que le problème se situe également au niveau des compagnies de limousines entre elles. Il lui paraît étonnant qu'elles ne veuillent pas que les taxis fassent de la limousine alors que ces derniers sont sans cesse appelés à travailler pour elles lors de manifestations importantes. De son point de vue, les abus résident davantage

dans le fait de faire appel à des voitures privées, voire de location, qui ne sont pas munies d'un tachygraphe et dont les chauffeurs n'ont pas les compétences requises. Il convient également de rappeler que parmi les chauffeurs de taxis, certains ont travaillé dans des compagnies telles que Globe et Elite et ils se sont lancés ensuite à leur compte. En outre, les Taxis Ambassador répondent à un besoin qui est celui de la rapidité puisqu'ils fonctionnent 24 h sur 24 h, avec standardiste et radio, ce qui n'est pas le cas des entreprises de limousines. Dès lors, il vaudrait mieux travailler dans la complémentarité.

AGELLMC (Association genevoise des entreprises de location de limousines et minibus avec chauffeurs) – M^e Zwahlen

M^e Zwahlen explique que l'association qu'il représente s'oppose à ce qui vient d'être exprimé dans la mesure où elle considère qu'il y a deux métiers différents, d'un côté le métier de taxi, de l'autre le métier des entreprises de limousines. Cela est d'ailleurs confirmé dans un courrier adressé à la Commission des transports le 29 avril 2004. Le fait de bien séparer le métier de taxi et le métier de limousine doit impérativement être maintenu dans l'intérêt des uns et des autres. Il est également relevé dans ledit courrier que le système de fax avec commande précise est certes une bonne chose, mais il n'est pas possible dans tous les cas en raison des rapports de confiance entre les clients des services de limousine et les entreprises. Il est par ailleurs difficile pour certaines personnes qui viennent d'horizons variés de demander confirmation par fax avec les tarifs et les horaires.

Il ajoute les remarques ci-après :

Art. 2 Il conviendrait de trouver un système qui éviterait qu'on offre des services de limousine, voire de taxi à titre gratuit dans le cas de figure de quelqu'un qui déciderait de sponsoriser un sport pour une manifestation. En effet, il ne tomberait pas sous la loi parce qu'on ne demanderait pas directement au client une rémunération.

Art. 11 Il conviendrait à l'alinéa 1 d'accepter, dans certains cas, des exceptions, de manière à ce que les entreprises de limousines puissent disposer d'un certain nombre de véhicules sous leur responsabilité pour des services très particuliers.

Art. 16 A l'alinéa 2, la Fédération ne comprend pas très bien pourquoi elle est obligée d'en rester aux actions nominatives, le code des obligations permettant les actions au porteur. Elle ne voit donc pas pourquoi on serait

plus restrictif que la législation suisse sachant qu'il y a un contrôle de l'exploitant, et ce d'autant plus que les compagnies aériennes peuvent avoir des actions au porteur.

Art. 19 A l'alinéa 5, dans l'esprit de la complémentarité des transports, il serait judicieux de prévoir dans certains cas spécifiques, une manifestation importante par exemple, que le service de limousines puisse avoir l'autorisation d'utiliser les voies de bus, voire les rues piétonnes, avec l'autorisation préalable du Conseil d'Etat ou du département. Cet élément est aussi ce qui est relevé à l'article 33.

Art. 35 Si la main courante est importante, il est par contre impossible que le chauffeur tienne ce document. A cet égard, il convient de préciser que des courses peuvent être commandées à la centrale et il est impossible pour le chauffeur de rechercher l'ordre de course. La main courante doit donc être à disposition des autorités pour vérification au niveau de l'exploitant.

Art. 38 La Fédération est en désaccord complet s'agissant des taxis avec « bonbonnes ». Elle souhaiterait qu'il y ait au moins quelque chose qui soit fixe, de manière à ce que les taxis ne puissent pas être transformés en limousines. Elle s'oppose donc fermement à ce passage de taxi à limousine dans un sens comme dans l'autre pour des raisons de concurrence.

Association genevoise des loueurs de limousine et de minibus avec chauffeur – M. Jean-Jacques Salzard

M. Salzard observe que M. Jenni a indiqué qu'il représentait le 90% des chauffeurs de taxi. Avec M^e Zwahlen, il représente pour sa part pratiquement les 100% des chauffeurs de limousine. Son association soutient en particulier l'introduction de bases légales claires qui font la distinction entre le taxi et la limousine. Genève étant la seule ville au monde où l'on peut enlever et remettre les « bonbonnes » de taxi.

M. A. Fereidoun qui représente la même association fait remarquer qu'il n'y a pas de concurrence des taxis vis-à-vis des limousines pendant certaines périodes, en particulier l'hiver. Il relève que tel n'est toutefois pas toujours le cas dans d'autres périodes, en particulier en été. En effet, des exploitants ou employés de taxis profitent du fait que les entreprises de limousines, qui ne peuvent conserver un nombre suffisant d'employés fixes pendant toute l'année, ont un besoin accru de chauffeurs et de véhicules pendant l'été, pour louer leur véhicule comme limousine ou travailler comme chauffeur de

limousine. Cette manière de faire vide crée, entre limousines et taxis, une concurrence qui pose parfois problème.

M. Al-Kaar précise qu'il n'y a pas de réciprocité entre les chauffeurs de taxis suisses et français. Les chauffeurs de taxis suisses doivent payer la TVA et il arrive que les douaniers français ne les laissent pas passer. En revanche, les taxis français peuvent venir charger des personnes à l'aéroport et ne paient pas de TVA.

Or les taxis français peuvent demander un prix beaucoup plus bas qu'en Suisse, avec le risque à long terme de casser les prix. Le règlement (H 1 30 03) indique bien comment les taxis français peuvent venir charger à l'aéroport de Genève, mais il n'est pas appliqué.

A propos de la transformation de taxis en limousines

M^e Ulmann estime qu'il n'a pas été démontré qu'un taxi ne puisse pas se transformer en limousine et vice versa. Il n'y a donc pas de raison d'arrêter cette pratique par rapport au principe de la proportionnalité, ni au plan constitutionnel.

Pour M. Jenni, le préjudice se situe au niveau de la clientèle qui ne sait pas à qui elle a affaire. En second lieu, lorsque l'on parle du passage de taxi à limousine, cela concerne les taxis sans droit de stationnement. On voit mal comment le client peut faire la différence. En outre, la taxe pour la limousine est plus élevée. Comment justifier alors qu'un taxi se transforme en limousine et applique un tarif correspondant à une limousine ?

M Al-Kaar fait remarquer que les concierges des hôtels misent sur la commission et cela au détriment de l'image de Genève. Par ailleurs, les hôteliers offrent des navettes, mais ils reportent 10 F sur la chambre d'hôtel. Or, si le client paie le transport, le chauffeur doit être rémunéré, raison pour laquelle la FATG exige que ces navettes soient considérées comme transports professionnels et contrôlés.

Du point de vue des entreprises de limousines, aucun entrepreneur ne revendique le droit de passer des limousines aux taxis. La seule chose qu'elles demandent est qu'on leur reconnaisse leur métier. D'autre part, lorsqu'une Mercedes a une plaque taxi, elle paie 140 F de taxe. En tant que limousine, la taxe est de 860 F. Le taxi va payer 42 F de taxe touristique alors que celle de la limousine est de 1118 F. Et pour ce prix, elle n'a ni le droit d'emprunter les voies de bus, ni de s'arrêter à l'aéroport ou à Palexpo.

M. Monte (Taxis Ambassador) fait remarquer que l'argument des loueurs de limousine est uniquement économique. En outre, lorsqu'ils ont besoin de

voitures, ils sont bien contents de pouvoir compter sur les taxis qui ont précisément trouvé des solutions d'adaptation.

C'est également l'avis de M. Carlos Sabina (3 202 202). Actuellement, les entreprises de limousine s'adressent à des sociétés comme Hertz et Avis qui sont submergées de demandes de réservations de voitures avec chauffeurs non professionnels.

M. Fereidoun (Association genevoise des loueurs de limousines) précise que les concierges dans les hôtels connaissent les habitudes de leurs clients et ne vont pas leur commander une limousine alors qu'ils demandent simplement un taxi.

A propos des bilatérales et d'une commission de suivi

Pour le président de l'UATG, il faudrait une égalité de traitement au niveau de la valeur de la concession puisqu'il y a déjà des cas de frontaliers qui habitent sur France et qui viennent d'obtenir des concessions de taxi. Une autre remarque concerne les réunions entre associations et le département. Avant 1992, il existait une commission de consultation qui se réunissait pour essayer de pallier les problèmes qui pouvaient surgir dans la profession. Une commission de discipline s'occupait des contraventions et examinait les cas où il fallait sanctionner. Enfin, une commission de suivi a été instaurée avec la loi de 1999, mais il a fallu attendre deux ans pour la constituer. En fait, le problème principal reste la non-application de la loi.

M. Jenni rappelle que les chauffeurs de taxi souhaiteraient s'organiser en interne. Il est question d'une fédération qui serait le porte-parole des milieux professionnels pour le département et qui pourrait même remplacer la commission du suivi. Cette fédération pourrait rejoindre l'ASTAG afin qu'il y ait une harmonisation entre les cantons.

A propos de centrale unique

Un commissaire a entendu avec intérêt que l'ensemble de la profession parlait d'une seule voie. Serait-il dès lors possible d'avoir une centrale unique d'appels avec la mise en place d'une autorité de surveillance qui serait à même de contrôler que les choses se passent à satisfaction ?

Pour M. Jenni, cette solution se heurte pour l'instant à des problèmes juridiques. Ce serait certes l'idéal pour un fonctionnement optimum, mais il faut permettre à certains chauffeurs de travailler en dehors d'une centrale dans la mesure où il leur est difficile de payer la taxe mensuelle de 800 F. Par

ailleurs, à l'exception de périodes de grandes manifestations, il relève qu'il y a peu d'endroits dans le monde où l'on obtient un taxi aussi facilement.

Pour M. Sabina, il importe que le client puisse choisir sa centrale.

M. Al-Kaar estime que l'Etat doit imposer une centrale dans laquelle tous les chauffeurs seraient actionnaires et ils paieraient la taxe au prorata de leurs courses.

Discussion générale de la commission et remarques

M^e Roulet souligne que le point de divergence qui subsiste est celui du passage du taxi à la limousine. L'opposition vient réellement des deux centrales Ambassador et Wilson, alors que les autres ne possèdent en réalité pas de limousines. Les taxis sont conscients qu'ils ont depuis toujours la possibilité d'enlever la « bonbonne » pour des mariages, par exemple. L'argument principal des deux centrales qui s'opposent à la transformation tourne autour de la rapidité, puisqu'elles peuvent répondre rapidement à un appel, contrairement aux entreprises de limousines.

En ce qui concerne la centrale unique, M^e Roulet est d'avis qu'il faudra bien un jour ou l'autre que la profession se prenne en main. Lors des discussions, il a toujours veillé à écouter chacun, indépendamment de l'association représentée, cela de manière à permettre la construction d'un noyau d'entente. Il est presque historique d'être parvenu à un accord sur un tel type de réglementation. Il est vrai néanmoins qu'une centrale permettrait de mieux gérer toute la question des taxes et indemnités, mais il estime qu'il est encore trop tôt pour y songer.

Un commissaire se demande s'il n'y a pas un défaut d'information dans les hôtels et à l'aéroport en ce qui concerne les deux services, taxis et limousines. Ne serait-il pas possible d'examiner cette question avec la Société des hôteliers genevois ?

M^e Roulet signale qu'au mois de février, lorsque la colère grondait autour de l'aéroport, le département a convoqué les associations de taxis et limousines, en présence de la direction de l'aéroport ainsi que des instances concernées, SAP, brigade des taxis, etc. Il a été question notamment de créer un guichet à l'aéroport dont une partie des salaires serait à charge de ce dernier, afin d'indiquer les accès limousines et taxis, voire de prévoir un système de cartes à puces pour l'ouverture de barrières. Tout cela est en cours de réflexion avec, parallèlement, un règlement sur les taxis français à l'aéroport. En ce qui concerne la Société suisse des hôteliers, des contacts ont

aussi été pris avec son président. Il est apparu que de nombreux hôteliers payaient peu leurs employés qui pouvaient alors compter sur leurs commissions comme complément à leur revenu.

En ce qui concerne la transformation de taxis en limousines, M^e Roulet explique à un commissaire que Taxis Ambassador est une centrale avec des affiliés dont la plupart sont des taxis sans permis de stationnement. Il existe un risque que certains d'entre eux se transforment en taxis avec permis de stationnement et quittent Taxis Ambassador. Ou alors, ils rejoindront des entreprises de limousines dès l'instant où la double activité ne sera plus permise. Du côté des loueurs de limousines, une des difficultés est d'avoir une dotation suffisante pour répondre à un contrat de 20 à 30 véhicules, d'où le combat mené par Taxis Ambassador afin de ne pas être dans l'obligation de recourir à des entreprises comme Hertz et Avis.

Un député affirme qu'il adhère à la proposition de séparer distinctement les activités de taxi et de limousine dans la mesure où cela crée des situations ambiguës. Par ailleurs, l'usager ne fait pas la distinction entre la « bonbonne » jaune et bleue. Il n'en demeure pas moins que Genève est un cas particulier avec ses organisations internationales, et le besoin de limousines est une nécessité. Il lui paraît donc faux de dire que les limousines ne peuvent pas emprunter les voies de bus, et elles devraient bénéficier à cet égard des mêmes avantages que les taxis.

Un commissaire exprime la crainte d'une étatisation des taxis dès l'instant où l'on se dirigerait vers une centrale unique.

M^e Roulet souligne que l'on se trouve actuellement dans la situation d'une quasi centrale unique puisque, Taxiphone prend la grande majorité de la clientèle. Il estime néanmoins qu'il conviendrait de conserver une certaine concurrence entre les centrales ou alors songer à un investissement de la part de l'Etat.

Plusieurs députés estiment que la concurrence entretient une saine émulation. En revanche, un commissaire serait très favorable à l'introduction d'un système de commutation des appels s'il n'y a pas de réponse immédiate de la première centrale à laquelle on s'adresse.

Un commissaire ne voit pas comment les touristes arriveront à faire la distinction. C'est la raison pour laquelle on pourrait imaginer que tous les taxis qui ont un permis de stationnement aient l'exigence de l'affiliation à une centrale unique qui fonctionnerait à l'instar d'une coopérative.

Pour conclure, M^e Roulet rappelle que la centrale unique, en particulier le 141, était la situation qui prévalait jusqu'en 1992. Mais ce numéro n'est

plus disponible. Il lui paraît donc techniquement difficile d'introduire un numéro unique, sinon dans un cadre où l'Etat investirait.

Vote d'entrée en matière et 1^{re} lecture chapitre par chapitre

Lors de la séance du 4 mai 2004, la commission a procédé au vote d'entrée.

La commission accepte à l'unanimité
l'entrée en matière sur le projet de loi 9198

M^e Roulet procède à la présentation de la loi.

Chapitre 1

Ce chapitre contient principalement deux nouvelles notions.

1. Il intègre dans la loi le domaine des limousines. Toutes les définitions sont complétées dans ce sens.
2. Il définit plus précisément le champ d'application de la loi. Les destinataires sont ainsi mieux identifiés. Cette définition reste cependant difficile, notamment en ce qui concerne le travail temporaire à Genève. A partir de quelle durée un taxi étranger est-il soumis à la loi genevoise ? La solution choisie a été de définir les destinataires très largement et de prévoir ensuite des dérogations.

Chapitre 2

On trouve ici la reformulation du chapitre actuel sur les autorisations. La loi de 1999 donnait des autorisations aux taxis avec droit de stationnement, mais ne prévoyait rien pour les taxis sans droit de stationnement. Le projet de loi est plus précis pour toutes les catégories. Il a aussi l'avantage de mieux séparer le droit d'être chauffeur du droit d'exercer la profession. La loi de 1999 faisait mal la différence et ne disait pas qu'il est possible de retirer un de ces droits sans retirer l'autre.

Un commissaire demande s'il est bien juste que le Tribunal fédéral a accepté la limitation, par la loi, du nombre de taxis avec droit de stationnement, mais qu'il l'a estimée contraire à la liberté de commerce dans

le cas des taxis sans droit de stationnement, conformément à l'avis de droit du professeur Auer annexé au présent rapport.

Ce qui est confirmé par M^e Roulet. La question des taxis sans droit de stationnement est au cœur du problème. Une limitation du nombre inscrite dans la loi est impossible. La solution est donc de diminuer l'attrait de ce type d'activité pour que le nombre des taxis sans droit de stationnement baisse de lui-même.

En outre, la notion de personne morale pour les entreprises a été introduite. Mais pas pour les indépendants. Deux raisons à cela:

- Les sociétés de limousines sont presque toutes des personnes morales. Les exclure de la loi aurait été difficile et ne pas donner la personne morale aux entreprises de taxis aurait constitué une inégalité de traitement.
- L'absence de personne morale dans les entreprises de taxis pose un problème au moment de la succession.

M^e Roulet rappelle que la loi de 1999 a permis la sortie de la profession de 107 chauffeurs ; 110 chauffeurs désirent encore profiter de la prime pour partir, mais les fonds ne sont pas suffisants. La solution serait de faire entrer dans la profession les taxis sans droit de stationnement, qui paieront pour financer le départ de ceux qui veulent partir.

Pour le surplus, M^e Roulet ne croit pas à l'arrivée d'une vague de taxis français. Les principales craintes proviennent principalement de problèmes internes à la profession.

Chapitre 3

Il contient les obligations des chauffeurs et des exploitants. Il s'agit là d'un complément à la loi de 1999. Dans l'état actuel, il n'y a pas vraiment de contrat de travail entre employeur et employé. Il est très difficile de faire changer cette situation. Les employeurs préfèrent faire payer un forfait aux chauffeurs, car il est très difficile de contrôler les recettes. La loi reconnaît les employés et les employeurs si ceux-ci répondent à certaines conditions. Si les preuves du respect de ces conditions ne sont pas apportées, l'employeur devient un loueur soumis à un statut très précis visant à éviter une rente de situation due au droit de stationnement.

Un député relève que l'article 34, alinéa 4 définit les informations qui doivent figurer sur la quittance, mais le numéro TVA n'y apparaît pas.

Il lui est répondu que de nombreux taxis déclarent gagner moins de 75 000 F et qu'ils ne sont donc pas soumis à la TVA. Lorsqu'une personne loue des plaques, le patron va faire payer la TVA par ses chauffeurs. Il est par

conséquent très difficile de contrôler les revenus des taxis. Et pourtant, il est dans l'intérêt de chacun d'avoir une situation plus claire. La situation actuelle peut rapidement devenir dramatique en cas d'accident ou lors d'un départ à la retraite.

Et M^e Roulet rappelle que l'obligation d'indiquer le numéro de TVA découle de la loi fédérale. De plus, de nombreux taxi, non soumis à l'impôt, n'ont pas de numéro de TVA.

En référence à l'article 38, alinéa 3, un député se demande si 20 jours de remplacement sont suffisants. M^e Roulet reconnaît que ce délai pour un véhicule de remplacement n'est pas suffisant, mais il rappelle qu'il existe par ailleurs la possibilité d'immatriculer un véhicule de remplacement.

Une discussion s'engage autour de la tarification qui pose problème, car il n'y a pas de service en périphérie, à moins de payer aller et retour.

La limite de taxe n'existe en effet plus depuis 1999. Il n'est donc pas intéressant pour les taxis de se rendre en périphérie. Une partie de la profession souhaite le retour de cette limite de taxe.

Ce problème est cependant en voie d'être résolu par le GPS qui permet à la centrale de savoir si un taxi est proche.

En ce qui concerne les bombonnes, sujet à beaucoup d'interrogations de la part des commissaires, M^e Roulet rappelle qu'elles sont très utiles pour savoir à quel taxi l'on a affaire, s'il est occupé, ou s'il s'agit d'une limousine, qui elles ne portent pas de bombonnes, mais sont reconnaissable à leur plaque 96.000. Un problème revient toutefois de manière récurrente, c'est le cas des taxis qui se transforment en limousine au dernier moment, en retirant leur bonbonne.

M^e Roulet précise qu'il y a une demande forte pour faire à la fois taxi et limousine avec le même véhicule.

Plusieurs commissaires estiment que « taxi » et « limousine » sont deux professions différentes. Les abus basés sur cette confusion sont quotidiens. Dans les périodes de baisse d'activité pour les limousines, elles risquent de se rabattre sur les activités des taxis.

Il apparaît nécessaire de trouver une séparation claire entre ces deux activités.

Chapitre 4

M^e Roulet explique que dans ce chapitre, la loi précédente a été partiellement reprise. Il permet de faire la distinction entre le retrait du permis d'exercer et le retrait du permis de chauffeur. Ce chapitre pose

cependant la question des conséquences du retrait du permis d'un dirigeant d'entreprise, qui elle ne doit en effet pas se trouver dans l'obligation de s'arrêter.

Chapitre 5

Il porte sur les dispositions transitoires. La loi prévoit de donner une période d'adaptation aux taxis sans droit de stationnement, avant de durcir leurs conditions de travail. Le but est de leur laisser le temps d'obtenir un droit de stationnement. Une loi sans disposition transitoire serait injuste et donnerait lieu à des mécontentements. La question principale reste les modalités d'intégration des taxis sans droit de stationnement et les outils à mettre en place pour éviter l'apparition de nouveaux taxis de ce type.

M^e Roulet part du principe que les taxis avec droit de stationnement accepteront d'accueillir les taxis sans droit de stationnement, s'ils sont sûrs que de nouveaux taxis ne vont pas voir le jour. Cette arrivée de nouveaux taxis permettra de percevoir la taxe d'entrée et donc de financer le départ des chauffeurs qui le souhaitent. Le montant de la participation doit cependant être calculé en fonction du nombre de taxis nécessaire à Genève.

Lecture article par article

Art. 1 But

Me Roulet explique que ce chapitre reprend les buts de la loi actuelle tout en y ajoutant les éléments relatifs aux limousines.

Art. 2 Champ d'application

L'alinéa 3 de l'article 2 fait l'objet d'une remarque de l'AGELLMC. La définition du champ d'application de la loi se base sur deux critères: la réalisation d'un transport professionnel, sur le canton de Genève. Cette définition ne pose pas de problème pour les taxis. Dans le cas des limousines, la définition d'un transport professionnel pose problème. L'alinéa 3 donne des exemples de transports professionnels. La remarque de l'AGELLMC vise à faire définir comme professionnel les transports gratuits réalisés avec des voitures publicitaires. En effet, ces actions de sponsoring lui semblent entrer dans le cadre d'une activité professionnelle, bien que le transport soit gratuit.

Un commissaire demande si une entreprise qui loue un véhicule et engage un chauffeur pour transporter sa clientèle entre dans le cadre de la loi.

M^e Roulet répond par l'affirmative si le service de transport s'adressent à des personnes extérieures à l'entreprise, des clients par exemple. Seul le transport de personnes internes à l'entreprise n'entre pas dans cette catégorie.

Et lorsqu'une école privée dispose d'un bus et d'un employé pour transporter ses élèves, qu'en est-il si le transport est facturé aux parents d'élèves?

M^e Roulet explique que ce cas de figure est prévu dans les exceptions au chapitre 4. La facturation aux parents ne change rien.

Un autre commissaire prend l'exemple d'un festival qui met à disposition des artistes des chauffeurs bénévoles et des voitures de sponsors. Le transport devient-il professionnel? Il estime que la loi ne doit pas porter préjudice aux associations et œuvres d'entraide qui recourent occasionnellement à des chauffeurs bénévoles pour diverses manifestations. M^e Roulet précise que ce cas de figure entre dans les exceptions de l'article 4. Si le transport reste occasionnel.

Un commissaire constate que le champ d'application de la loi se limite aux transporteurs établis à Genève. Qu'en est-il de ceux qui ne sont pas établis à Genève?

M^e Roulet rappelle que l'établissement est la deuxième notion qui permet de définir le champ d'application de la loi. Si une activité est exercée à Genève, elle est soumise à la loi. Les lettres a) à c) sont citées à ce propos.

Plusieurs commissaires se demandent comment sont réglés les problèmes de transferts entre l'aéroport et des lieux de villégiature, y compris les trafics de ligne, donc les déplacements comprenant vol et transport sur le lieu de séjour.

M^e Roulet précise que les transferts entre l'aéroport et les stations de ski sont soumis à la loi. Par contre les navettes d'hôtel forment une exception. Quant au trafic de ligne, il ne pose pas de problème, car il est défini dans une loi fédérale.

Art. 3 Définitions

M^e Roulet signale que la définition de l'article 3 est volontairement très large, car tout le reste de la loi sert de définition pour les taxis et les limousines.

Il estime que la remarque de l'AGET, FPTG & Cons n'est pas bien placée, car cet article donne des définitions. Or par leur remarque, les associations veulent interdire les transferts par une limousine d'un point A à un point B. Leur but est d'interdire aux limousines de travailler comme taxi, ce qui est

compréhensible, mais pas réalisable car une limousine peut aussi prendre une course commandée pour un trajet particulier.

Un commissaire demande si une réservation préalable est nécessaire pour les limousines.

M^e Roulet précise que la différence entre les limousines et les taxis est que les limousines doivent être réservées à l'avance. Seuls les taxis peuvent être hélés dans la rue. Il ajoute que les taxis sont payés au kilomètre alors que les limousines travaillent au forfait.

Plusieurs commissaires trouvent la différence tenue entre taxi et limousine.

Pour M^e Roulet la principale différence est celle qui existe entre première classe et classe économique dans les avions. Cette différence n'est cependant pas définissable dans la loi. Il a donc fallu se baser sur la deuxième grande différence qui est l'obligation de réservation. De plus, il y a une patente pour les taxis, ce qui n'est pas le cas des limousines.

Un commissaire propose que la loi définisse d'abord les taxis, car ils représentent la norme, et fasse ensuite la différence avec les limousines. Il souhaite aussi une séparation claire entre taxis et limousines.

Art. 4 Exceptions

M^e Roulet propose d'ajouter à la lettre b) que le trafic de ligne doit être « concessionné » ou « autorisé ». Cela permettra d'enlever les doutes qui subsistent. La lettre e) pose également problème, car le terme « -ci » (à la dernière ligne) peut être compris comme désignant le chauffeur, alors qu'il désigne l'exploitant. Une modification du texte est nécessaire.

Un commissaire craint qu'un trop grand nombre d'exceptions n'affaiblissent la loi.

En ce qui concerne des chauffeurs venant d'autres cantons, M^e Roulet signale que ceux-ci sont soumis à la loi lorsque le transport est régulier.

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise

Un commissaire demande si le chauffeur d'un car scolaire devra avoir le permis limousine.

M^e Roulet rappelle que l'article 3, alinéa 2 définit comme limousines les minibus qui servent au transport scolaire.

Art. 6 et 7 Carte professionnelle de chauffeur

Un commissaire ne voit pas l'avantage de faire des cartes professionnelles différentes pour les limousines et les taxis.

M^e Roulet explique que le maintien de cartes professionnelles différentes vient de la volonté de la profession de conserver un statu quo sur le statut des chauffeurs. Cependant, si les chauffeurs de taxi deviennent des employés, cette distinction n'a plus de sens.

Pour répondre à l'étonnement d'un commissaire, M^e Roulet explique que la garantie de moralité et de comportement est simplement un certificat de bonne vie et mœurs. Les infractions répétées aux règles de la circulation constituent également un critère d'exclusion.

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'entreprise

M^e Roulet fait remarquer à l'alinéa 3 que le nombre de taxis minimal est de trois alors que les autres limites de la loi sont fixées à deux. Cette différence se justifie par une habitude de la profession. La limite de deux véhicules pour se consacrer à la direction d'une entreprise pourrait sembler une rente de situation. La limite de trois véhicules se justifie mieux en terme de quantité de travail.

Art. 9 Autorisation d'exploiter

M^e Roulet explique que la logique de l'alinéa 2 vise à interdire les cumuls, tout en en autorisant certains. La première loi interdisait le cumul entre les autorisations d'exploiter une limousine et un taxi. S'il est obligatoire de changer de véhicule, le cumul n'ouvre plus la porte à des abus. La loi veut surtout éviter qu'une personne puisse cumuler les autorisations de taxi, en prenant une autorisation avec droit de stationnement et plusieurs autorisations sans droit de stationnement. Un tel cumul permettrait au propriétaire des autorisations de faire travailler d'autres personnes. Ce phénomène existe et s'est développé récemment.

Art. 10 Autorisation d'exploiter un service de limousine en qualité d'indépendant

M^e Roulet rappelle que le premier projet de loi a voulu éviter la location de plaque en interdisant aux indépendants d'avoir des employés. L'interdiction est cependant difficile à défendre juridiquement. Elle a donc été remplacée par l'exigence de l'alinéa 3. Par le terme « de manière

principale » l'idée est que la personne doit effectivement exercer son activité et ne pas profiter d'une rente de situation.

Art. 11 Autorisation d'exploiter un service de limousine sous forme d'entreprise

Pas de commentaire.

Art. 12 Autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement

Selon les explications de M^e Roulet, le défaut de la loi actuelle est qu'elle prévoit une autorisation globale pour tous les taxis. Faute d'avoir précisé dans la loi les exigences particulières pour les taxis sans permis de stationnement, ces derniers ont pu notamment proliférer. Parmi les innovations de l'article 12 figure l'exigence d'une adresse professionnelle fixe dans le canton pour exercer ce métier.

Certaines associations professionnelles, dans l'idée de pouvoir totalement supprimer les taxis sans permis de stationnement, étaient arrivées à la conclusion qu'il suffisait de la supprimer de l'article 12. Les associations semblent maintenant convaincues de l'utilité de donner un cadre au moyen de la loi. Celle-ci fixe donc des exigences, en particulier celle de l'adresse professionnelle et surtout du local pour ranger le véhicule. D'autres dispositions figurent ensuite à l'article 38 qui parle de l'équipement du véhicule. Le mot « taxi » ne peut toutefois pas être supprimé dans la mesure où l'on peut exercer le métier de chauffeur de taxi sans aucune limite, selon la loi fédérale. La question de savoir si la « bonbonne » doit être un attribut définitif doit être débattue, cas échéant, à l'article 38.

Art. 13 Autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement en qualité d'indépendant

Un commissaire souhaiterait savoir, au regard de l'alinéa 3, si l'on peut avoir deux statuts, indépendant et salarié, lors de l'exploitation de deux taxis.

M^e Roulet confirme que ce type de situation est possible.

Art. 14 Autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise

Pas de remarque.

Art. 15 Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis

Article nouveau par rapport à la loi de 1999. Jusqu'en 1992, une centrale unique avait l'obligation d'accueillir les taxis dès que ceux-ci obtenaient le permis de stationnement. Dans le cadre de l'initiative de 1992, l'idée a été de mettre en concurrence les centrales et l'affiliation obligatoire a été abolie en espérant que cela pourrait jouer un rôle sur les tarifs, ce qui n'a pas été le cas. Cet article donne aux centrales un rôle prépondérant dans le service au public.

On sait qu'un grand nombre de taxis ne sont plus affiliés aux centrales, notamment par le fait que le Tribunal administratif l'avait admis. Il estimait en effet que le nombre de taxis était suffisamment important et que par l'effet du nombre, on en trouverait toujours assez, à n'importe quelle heure. L'expérience démontre que ce n'est pas juste et il faut s'assurer que les centrales « organisent » les plages horaires des taxis. La difficulté réside dans le fait que beaucoup d'affiliés aux centrales sont des indépendants qui revendiquent leur pleine liberté. La condition qu'il faut introduire dans la loi, sans aller dans une affiliation obligatoire, est donc de mettre un contrôle suffisant sur les centrales pour imposer une organisation qui ressemble à un service au public 24 h sur 24.

Il faudrait trouver la formule pour inciter à une affiliation à une centrale, plutôt que de l'imposer.

Pour répondre à une question quant au nombre minimal de taxis qui serait fixé dans la loi pour avoir le droit d'exploiter une centrale, M^e Roulet estime qu'il vaut mieux laisser ces compétences aux Conseil d'Etat. Sans le formaliser, on parle de quarante taxis affiliés à une centrale au minimum pour assurer un service public. Pour le surplus, tout le monde reste attaché à l'idée d'une concurrence entre les centrales.

M^e Roulet explique la logique d'interdire aux centrales la mixité. Dès l'instant où l'on veut donner un statut très différent aux taxis avec ou sans droit de stationnement, le risque est que le public ne s'y retrouve pas.

Les tarifs sont en effet différents pour un même parcours si le temps passé dans le taxi est plus long. En effet, les tarifs sont fonction de la distance, certes, mais aussi du temps. Si quelqu'un prend un taxi pour descendre la rue de la Servette et que la voie de bus n'est pas accessible, ce qui est le cas pour un taxi sans droit de stationnement, il paiera la course plus cher puisqu'il va se retrouver dans la file d'attente, parce que le trajet dure plus longtemps.

Art. 16 Personnes morales

Pas de commentaire.

Art. 17 Transfert de capital d'une personne morale titulaire de permis de stationnement

Cet article vise à éviter le processus d'avant l'initiative de 1992 où les concessions se monnayaient entre les gens. Il faut dès lors qu'elle soit fixe et intransmissible.

En cas de transfert entre indépendants, le successeur ne sera pas connu pour éviter les dessous de table. Pour les personnes morales, le transfert des actions est possible d'une personne à l'autre, en dehors de la contribution au fonds. Il est également prévu que le prix soit contrôlé par l'Etat. En outre le secret est maintenu s'agissant de la liste d'attente.

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

Pour éviter d'avoir une réelle activité à Genève de taxis en provenance d'autres cantons, la police pourra demander à un chauffeur de lui indiquer où il a chargé un client.

Art. 19 Usage du domaine public

Les véhicules de transports publics ont un droit de passage préférentiel lors de l'arrivée à un feu. Mais il y a problème à certains feux si le bus ne peut pas y accéder parce qu'il a plusieurs taxis devant lui. La question posée était de savoir s'il ne fallait pas aussi donner aux taxis la possibilité de déclencher le feu pour pouvoir passer. En réalité, dans un proche avenir, un système devrait être mis en place pour permettre ce déclenchement par les bus et trams en les équipant de commandes à distance.

Art. 20 Limitation de permis de stationnement

Pas de remarque.

Art. 21 Délivrance de permis de stationnement

Cet article permet de maintenir un fonds qui doit permettre à ceux qui quittent la profession de toucher quelque chose. Depuis 1999 jusqu'à ce jour, une taxe annuelle de 1300 F était prélevée. Mais il a été constaté qu'elle ne permettait pas une rotation suffisante puisqu'il y a aujourd'hui plus de

100 chauffeurs qui quittent la profession chaque année. D'autre part, le fait de faire supporter cette taxe à ceux qui entrent dans la profession et qui l'exercent sur la durée avait un sens lorsqu'il était question de diminuer le nombre de taxis.

Avec le nouveau système, tant qu'il y a un nombre constant de taxis, le montant de la taxe d'entrée et celui de l'indemnité de sortie se rejoignent. Dès l'instant où il est éventuellement question de diminuer le nombre de taxis, on peut percevoir une taxe d'entrée plus élevée que l'indemnité de sortie. C'est en quelque sorte une solidarité entre ceux qui entrent et ceux qui sortent.

Art. 22 Annulation des permis de stationnement

M^e Roulet est d'avis qu'il s'agit en fait d'une restitution du prix de la concession. Plutôt que de parler d'indemnité, il conviendrait peut-être d'utiliser le terme « restitution ».

Art. 23 Usage des permis de stationnement

L'interdiction de la location de plaques a été ajoutée à la loi de 1999. Elle est ici simplement reformulée afin de définir clairement ce que l'on peut faire ou ne pas faire en posant un certain nombre de principes. Si le cadre du droit n'est pas respecté, le titulaire d'une autorisation d'exploiter encourt la sanction qui est mentionnée à l'alinéa 6, le retrait systématique. De plus toute concession retirée par volonté du département comme sanction ne donne pas droit à une indemnité.

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

Le sujet a passablement occupé le département et le Tribunal fédéral ces dernières années dans la mesure où la loi de 1999 et son règlement d'application avaient omis un certain nombre de situations. En particulier, les héritiers ne pouvaient hériter d'une concession que s'ils exploitaient déjà eux-mêmes le taxi lorsque le titulaire de la concession décédait. Il s'agit ici de permettre d'accéder à la succession, sans pour autant être inscrit dans la liste d'attente en vue d'obtenir un droit de stationnement. Par contre, le principe qu'il faut être titulaire d'une autorisation d'exploiter pour pouvoir hériter est maintenu.

Art. 25 Autorisations exceptionnelles

Pas de remarque.

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

La connaissance des rudiments de l'anglais est prépondérante, mais cela n'a pas à figurer dans la loi, le règlement fixera quelle est la seconde langue.

Art. 27 Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de taxi**Art. 28 Examens pour la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise****Art. 29 Organisation des examens et équivalences**

Pas de remarque pour ces articles.

Art. 30 Obligation d'informer

Le bien-fondé d'une telle disposition est saluée.

Art. 31 Révocation des autorisations**Art. 32 Emoluments**

Pas de remarque

Art. 33 Complémentarité des transports

En ce qui concerne les voies de bus, la loi actuelle dit qu'on peut accorder certaines libertés aux taxis. L'article 23 va plus loin puisqu'il stipule que l'accès aux voies réservées aux transports en commun n'est limité que s'il existe des raisons techniques impératives liées à la circulation. Ceci est lié à la qualité d'un service au public qui doit être le plus rapide possible.

Art. 34 Obligations des chauffeurs

Un commissaire observe à l'alinéa 2 que les chauffeurs doivent en tout temps pouvoir présenter leur carte professionnelle. Pourquoi ne pas avoir l'obligation de la présenter au client ?

M^e Roulet explique que cette disposition est destinée à la police et non pas à l'usager. Plus avant dans l'article, il y a les affichages obligatoires. A cet égard, il a été jugé que l'obligation de la photo du chauffeur dans son taxi était excessive. Une nouvelle identification est en voie d'élaboration. A

l'arrière du véhicule doivent figurer les tarifs en plusieurs langues. Le numéro de plaque et l'identification de l'entreprise pourraient être apposés, soit sur la vitre arrière, soit sur les appuie-tête des sièges avant.

Un autre commissaire lit à l'alinéa 4 que le chauffeur propose d'office la quittance. Il lui paraît judicieux d'introduire l'automatisme, d'une part pour le touriste qui ne connaît pas la loi et, d'autre part, afin qu'il y ait un double dans le registre du chauffeur.

Un commissaire ajoute que souvent, une quittance est demandée en cas de transport professionnel, et il arrive que les montants soient arrondis. Une quittance permettrait un justificatif correct.

M^e Roulet fait remarquer que ce sujet a été l'objet d'innombrables discussions dans la profession. Il soulève en effet la question de la fiscalité et des moyens de contrôle. Il s'agirait dès lors d'introduire le système de l'imprimante. La difficulté réside dans ce que les chauffeurs appellent les fausses courses, c'est-à-dire les appels de la centrale qui génèrent le taximètre au départ alors que le client ne se trouve pas au point de rendez-vous.

Art. 35 Obligations des exploitants

Pas de commentaire.

Art. 36 Obligations des employeurs

Au sujet de la CCT, Me Roulet explique qu'il y a actuellement un accord entre les employeurs et les employés de ne rien changer à ce qui existe actuellement. A noter qu'une convention collective ne peut exister que s'il existe un cadre paritaire.

Art. 37 Obligations des exploitants indépendants

Pas de remarque.

Art. 38 Véhicules

Pour répondre à un député qui aimerait des précisions à l'alinéa 2 sur la notion des autorisations temporaires, M^e Roulet précise que le taxi doit être immatriculé à Genève. Il y a parfois un problème pour avoir un nombre suffisant de limousines en cas de commande spéciale. Il s'agit donc d'une ouverture au recours à des véhicules venant d'ailleurs dans le cadre de grandes manifestations.

M^e Roulet partage le point de vue des commissaires qui estiment que le parc des taxis est vieillissant. Il est vrai que ce n'est pas bon pour l'image de Genève. Toutefois, on peut craindre des difficultés au plan juridique en introduisant une limite dans les années d'utilisation dès l'instant où celle-ci doit reposer sur des éléments objectifs. Il vaudrait mieux essayer de créer un certain dynamisme afin que le parc des taxis soit bien entretenu.

M^e Roulet souligne que le but premier des témoins lumineux est d'éviter le travail sauvage, accessoirement pour savoir si le taxi est libre ou occupé et surtout pour vérifier si le taxi emploie le tarif exact. Ces témoins lumineux ne seraient pas sur la « bonbonne » mais sur la plage arrière du véhicule pour les taxis sans permis de stationnement.

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

C'est un article entièrement nouveau qui concerne la problématique du contrat de travail et la manière dont les chauffeurs travaillent au sein d'une entreprise. Selon la jurisprudence, les tribunaux ont clairement dit que lorsque certaines conditions n'étaient pas remplies au sens d'un contrat de travail, il s'agit d'un indépendant et non pas d'un employé. Depuis très longtemps, les milieux professionnels ont été très réticents à fixer clairement les conditions de travail au sein d'une entreprise. Aujourd'hui, il devient nécessaire de les poser. L'objectif visé à l'article 41 est de ne pas casser le système de l'indépendant, mais de mettre des garde-fous au niveau de la location de plaques en instaurant un loyer de bail à ferme fixé entre les parties, mais contrôlé par l'Etat. Certains chauffeurs de taxi ne pourront pas continuer à travailler sous ce statut, soit les frontaliers et les permis B qui devront être employés avec un contrat de travail.

Art. 42 Définition des tarifs

M^e Roulet rappelle que les tarifs viennent d'être augmentés par le Conseil d'Etat, qui s'est basé sur l'indexation du coût de la vie et du prix de l'essence. Certaines associations souhaiteraient que ces augmentations soient quasi automatiques. L'idée qui prévaut est de conserver l'indexation mais de déterminer si elle doit être annuelle ou bisannuelle.

Il souligne que la profession est essentiellement faite d'indépendants. Il ne s'agit pas d'un clivage employés/employeurs. Par ailleurs, dans le système qui est prévu dans la loi, le salaire de l'employé est fixé en pourcentage de la recette. En ce qui concerne les impôts et leurs modalités, l'indépendant doit tenir une comptabilité comme n'importe quelle entreprise.

Art. 43 Respect de la concurrence

Reprise de l'article existant actuellement.

Des commissaires déplorent que les tarifs soient élevés et qu'il n'y a en réalité aucune concurrence.

M^e Roulet confirme que toutes les centrales appliquent le tarif plafond. Il reste peut-être l'espoir qu'une compagnie bon marché se développe pour lancer des tarifs plus bas.

Art. 44 Attributions spéciales de la police**Art. 45 Suspension et retrait de la carte professionnelle du chauffeur**

Pas de remarque.

Art. 46 Suspension et retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise

Les articles 45 et 46 se situent dans le domaine du droit administratif classique. En ce qui concerne les amendes, les sanctions sont prises par le département. A cet égard, il conviendrait de prévoir une voie de contestation plus simple que le recours au Tribunal administratif.

Art. 47 Amende administrative

Un amendement sera proposé en 2^e lecture aux articles 45, 46 et 47, soit :

- la réintroduction de la commission de discipline ;
- un système de recours pour les amendes afin d'éviter la procédure au Tribunal administratif.

Art. 48 Dispositions d'application**Art. 49 Clause abrogatoire****Art. 50 Entrée en vigueur****Art. 51 Chauffeurs de limousine et exploitants d'une entreprises de limousines**

Pas de remarque.

Art. 52 Chauffeurs de taxis employés ou indépendants

M^e Roulet explique que les deux articles visent à mettre à niveau la formation pour les chauffeurs de taxis, le brevet d'exploitant avec ou sans employés ainsi que le statut de dirigeant d'entreprises.

Art. 53 Exploitation d'un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise

Pas de remarque.

Art. 54 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

M^e Roulet souligne qu'une des centrales a exprimé la crainte que la fixation d'un nombre minimal trop élevé d'affiliés mène à la disparition de certaines d'entre elles. Mais ce n'est pas le but du Conseil d'Etat qui a fixé la limite à 40 taxis au minimum par centrale pour assurer un service au public correct.

Un commissaire estime que le numéro d'appel unique représenterait un avantage pour le touriste. En revanche, les gens qui s'adressent à leur centrale habituelle pourraient continuer de le faire puisqu'ils connaissent les différents numéros d'appel.

M^e Roulet est d'avis que l'exigence d'un numéro unique est difficilement réalisable en raison de la suppression du numéro 141 après la votation de 1992. Genève a été en quelque sorte le précurseur dans ce domaine et d'autres cantons l'ont suivi.

Art. 55 Cumul d'autorisations d'exploiter

Pas de remarque.

Art. 56 Permis de stationnement

La teneur de l'article 56 est complexe et a nécessité l'établissement de projections afin de déterminer le montant d'entrée à payer dès l'instant où l'on intègre 172 exploitants (197 taxis) sans droit de stationnement. Il convenait également de veiller à une égalité de traitement avec les taxis qui sont entrés dans le système en 1999 et qui n'avaient versé que 1300 F par an. Les calculs ont mené au résultat suivant :

- la taxe d'entrée dès l'entrée en vigueur de la loi a été portée à 60 000 F ;

- pour les taxis qui ont commencé leur activité avant le 1^{er} juin 1999, elle a été fixée à 25 000 F ;
- de 1999 à 2003, un montant de 8000 F pour chaque année complémentaire a été ajouté au montant de base de 25 000 F.

L'objectif principal a été de rechercher un équilibre entre les intérêts des uns et des autres. Actuellement, les entreprises de taxis forment des employés qui passent ensuite dans la catégorie des « bonbonnes bleues », créant ainsi un manque de personnel.

Un commissaire confirme qu'il s'agit effectivement d'un problème d'actualité et que l'important est d'intégrer les taxis « bleus ». Il convient également de rappeler que beaucoup de taxis ne payaient pas le montant annuel de 1300 F. L'idée de les faire entrer dans le système en modulant en fonction du nombre d'années d'exercice du métier lui paraît être la moins inégalitaire, en mettant également l'exigence de la liste d'attente.

Art. 57 Equipement des taxis

Pas de remarque.

Art. 58 Usage du domaine public

M^e Roulet propose un amendement en 2^e lecture pour les deux articles, soit de passer le délai de six mois à une année

Art. 59 Commission de suivi

La souhait émis par certains de prévoir une représentativité dans la commission de suivi peut être prise en compte au niveau du règlement. Pour sa part M^e Roulet suggère la création au niveau de la loi, non pas uniquement d'une commission de suivi, mais d'une commission consultative pour toutes les questions qui touchent à la profession. Il s'agirait en fait dans l'idéal que le département, à l'instar du contrat de prestations des TPG, confie à la profession une partie de la gestion des tâches publiques.

Choix des options de base (dont la liste figure en annexe) et discussion sur celles-ci.

A réitérées reprises des commissaires ont proposé de faire figurer les articles concernant les taxis d'abord et les limousines ensuite de manière systématique dans la loi. Par un vote, la majorité de la commission confirme ce choix.

1) Elargissement de la loi au transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles légers

a) Exceptions au champ d'application :

i. Transports scolaires (Art. 4, al. 1, let. d) ;

ii. Navettes d'hôtels (Art. 4, al. 1, let. 2).

M^e Roulet précise à l'intention des députés que les chauffeurs de bus scolaires sont soumis à la loi fédérale au plan de la sécurité, à défaut d'une loi cantonale. Par ailleurs, l'exception concerne uniquement la situation lorsque le chauffeur est employé de l'établissement scolaire et non pas le bénévole.

Constatant que la loi concerne les véhicules légers, y compris les minibus, un commissaire constate qu'il y a, dans le projet de loi, une volonté d'astreindre le transport par minibus aux mêmes règles que les limousines, notamment pour contrecarrer les velléités de certains chauffeurs de minibus de charger des personnes arrivant à l'aéroport. En réalité, la difficulté est liée aux navettes d'hôtels qui développent un certain nombre d'activités autour de l'aéroport. Il faut relever que plus on met d'exceptions, plus on ouvre la porte à des possibilités de détournement de la loi.

S'il est difficile de dire exactement ce qu'est une limousine, M^e Roulet rappelle qu'une définition se trouve à l'article 3, mais la limousine a aussi un sens populaire. En revanche, on sait qu'on a affaire à un taxi dès l'instant où il porte la bonbonne. La seule manière de faire est de fixer la limite au transport professionnel de personnes jusqu'à 3,5 tonnes. On pourrait s'arrêter là et ne pas mettre les exceptions bien que certaines d'entre elles se trouvent dans des législations fédérales, et notamment le transport des travailleurs en entreprises, les navettes d'hôtels, le transport sanitaire, etc. L'abandon des lettres d) et e) serait néanmoins l'occasion de s'assurer que des établissements comme les collèges privés remplissent les conditions fédérales, que le véhicule ait un tachygraphe et que les chauffeurs soient des professionnels.

Un commissaire ne voit pas en quoi la lettre c), à savoir le transport des travailleurs, devrait figurer dans la loi si l'on supprime la lettre d) concernant le transport d'étudiants ou d'écoliers. Par ailleurs, la lettre f) lui paraît être la porte grande ouverte à toutes les exceptions. Il serait donc favorable pour sa part à la suppression de cette lettre.

M^e Roulet comprend les réticences exprimées, mais dans la réalité, les obligations des limousines et autres véhicules assimilés, notamment les minibus, sont faibles dans la loi. L'obligation essentielle est d'obtenir une autorisation du département qui est l'occasion de vérifier un certain nombre de points, à savoir que l'entreprise ait son siège à Genève et que le véhicule y soit immatriculé.

M^e Roulet précise aussi au sujet de la lettre f) qu'il est vrai que cette dernière est inutile au plan technique, mais elle est une aide au niveau de l'application de la loi.

Le président rappelle le sens du vote de principe, à savoir de réintégrer les exceptions figurant aux lettres c), d) et e) dans la loi. Il conviendra ensuite d'examiner de quelle manière elle va s'appliquer.

Réintégration de la lettre c) dans le champ d'application de la loi

Pour tous les autres commissaires.

Contre 1 (1 AdG)

Une majorité se dégage en faveur du maintien de la lettre c) dans les exceptions.

Réintégration de la lettre d)

Pour 7 (2 AdG, 3 S, 1 Ve, 1 R)

Contre 6 (3 L, 1 PDC, 1 R, 1 UDC)

Le principe de la réintégration de la lettre d) est accepté.

Réintégration de la lettre e)

Pour 7 (2 AdG, 3 S, 1 Ve, 1 R)

Contre 6 (2 L, 1 PDC, 1 R, 1 UDC)

Abst. 1 (1 L)

Le principe de la réintégration de la lettre e) est accepté.

Art. 9, al. 2, let. b) Double activité (limousine/ taxi) sur le même véhicule

M^e Roulet rappelle l'enjeu de principe, à savoir de ne pas pouvoir travailler avec le même véhicule pour un service de taxi **et** de limousine. En revanche, le fait de pouvoir exercer les deux activités n'est pas contradictoire avec la loi, mais implique l'interdiction d'enlever la bonbonne et de faire une course à forfait avec le même véhicule.

Le président soumet aux voix le principe de la double activité (limousine/taxi) :

Une majorité se dégage en faveur du cumul possible avec deux véhicules différents.

Une majorité (1 non R, 1 abst. AdG) se prononce en faveur de l'interdiction des courses à forfait aux taxis, sauf hors frontières cantonales (art. 42, al. 3).

2) Usage du domaine public par les taxis sans droits de stationnement et par les limousines

- a) Utilisation des voies de bus (art. 19, al. 1 et art. 33 al. 1 et 2) ;
- b) Utilisation des zones marchandes et piétonnes (art. 19, al.1) ;
- c) Aménagement de places spécifiques pour charger/déposer des clients (art. 19, al. 5 et art. 25, al. 1).

M^e Roulet explique que le principe de base des articles 19 et 33 est de supprimer l'usage des voies de bus aux taxis sans droits de stationnement. C'est l'une des mesures principales pour que diminue cette catégorie de taxis.

La difficulté est liée au fait que l'accès aux voies de bus, voire à certaines zones marchandes et piétonnes, est partiellement demandé par les associations de limousines qui ne voient pas pour quelles raisons leurs clients seraient bloqués dans la circulation. Si cette demande était agréée il y aurait le risque, juridiquement, de ne pas l'accorder également aux taxis sans droit de stationnement. Le système de la loi serait ainsi affaibli, d'où l'idée qu'il incombe au Conseil d'Etat la faculté d'aménager, au gré de l'évolution, quelques facilités aux limousines sans que cela ne doive figurer dans la loi.

Utilisation des voies de bus

Les commissaires sont favorables à ce que les taxis utilisent les voies de bus. Quant aux limousines, puisque c'est sur commande, le chauffeur sait en général le temps qu'il mettra pour se rendre à l'endroit donné. D'autre part, cela peut aussi être dissuasif pour les taxis venus d'ailleurs, s'ils n'ont pas accès aux voies de bus.

M^e Roulet précise que l'utilisation des voies de bus est un privilège réservé uniquement aux taxis avec droits de stationnement. Cette mesure se justifie du point de vue de l'intérêt public dès l'instant où l'on doit maîtriser le nombre de taxis sur les voies de bus pour éviter le risque de créer des perturbations.

Utilisation des voies de bus, accès réservé aux taxis avec droits de stationnement : accepté à l'unanimité.

Utilisation des zones marchandes et piétonnes

Avec la loi actuelle, les taxis ont déjà accès à certaines zones à trafic restreint. Il incombera au Conseil d'Etat, en coordination avec le département, de définir les zones accessibles aux taxis. Ce n'est donc pas un blanc-seing pour que toutes les zones marchandes et piétonnes soient accessibles aux taxis.

Une majorité de la commission est favorable.

Aménagement de places spécifiques pour charger/ déposer des clients

M^e Roulet indique que les articles 19, alinéa 5 et 25, alinéa 1, donnent la faculté aux Conseil d'Etat de créer quelques places particulières, notamment à la gare et à l'aéroport. Le projet de loi ne les mentionne pas expressément, mais ces deux lieux sont nécessaires aux taxis comme aux limousines.

3) Equipement et distinction des véhicules

Limousines : plaque 96000 et macaron (art. 38, al. 4).

M^e Roulet précise que le signe distinctif pour les limousines est un petit macaron.

Taxis sans droit de stationnement : désignation « taxi » sans bonbonne, témoins lumineux sur la plaque arrière (art. 38, al. 6).

La proposition dans le projet de loi consiste à faire en sorte que les taxis de seconde catégorie n'aient plus la possibilité du port de la bonbonne qui est l'une des caractéristiques les plus importantes pour désigner les taxis, la couleur en étant une autre. Il reste au Conseil d'Etat ou au département à rechercher la bonne formule, en mettant par exemple le mot « taxi » sur le pare-brise des taxis sans droit de stationnement.

Plusieurs commissaires estiment que, sachant que le taxi sans droit de stationnement doit être commandé, et ne peut donc pas être appelé dans la rue, il est nécessaire que le signe qui le distingue d'un taxi avec permis de stationnement soit facilement reconnaissable pour le client potentiel, tant genevois qu'étranger.

Taxis avec permis de stationnement : bonbonne « taxi » avec témoins lumineux (art. 38, al. 5)

Autres signes distinctifs et modalités : fixés par le Conseil d'Etat (art. 38, al. 7).

Couleur unique et différente entre les 2 catégories de taxis (PL 8992 : art. 23, al. 3).

Le président propose de régler d'abord la question de la couleur. Des taxis.

Couleur unique et différence entre les 2 catégories de taxis

Afin qu'il n'y ait aucun risque de confusion pour le public, il paraît judicieux de distinguer les taxis avec permis de stationnement par une couleur unique. M^e Roulet fait remarquer que les milieux professionnels craignent les coûts à chaque changement de véhicules d'autant plus qu'il y a beaucoup d'achats de véhicules d'occasion.

Certains commissaires rappellent qu'il conviendrait d'introduire un moratoire afin de laisser à la profession le temps de faire ce changement au fur et à mesure de l'achat de nouveaux véhicules. Un commissaire pense que des bandes adhésives à damier, par exemple pourraient remplir la fonction de signe distinctif.

M^e Roulet fait remarquer qu'il est impossible de prévoir dans une loi qui est censée durer longtemps ce que seront très précisément les signes distinctifs. Il faut donc garder la compétence au département ou au Conseil d'Etat de se prononcer à cet égard.

Principe de la couleur unique pour les taxis avec droit de stationnement

Pour : 12 (2 AdG, 2 S, 2 Ve, 2 R, 1 PDC, 2 L, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 3 (1 L, 1 PDC, 1 S)

Interdiction aux taxis sans droit de stationnement d'avoir la couleur « officielle »

Unanimité.

4) Service au public

Centrales

- i. Affiliation obligatoire (Le Tribunal administratif l'a annulée en 1995)
- ii. No d'appel unique : monopole centrale ou redistribution sur plusieurs centrales (art. 39, al. 3 et 4 : peut être imposé par le Conseil d'Etat ou dans le cadre d'un contrat de prestations avec les milieux professionnels).

Plusieurs commissaires seraient favorables à l'affiliation obligatoire à une centrale unique pour les taxis officiels. Mais M^e Roulet rappelle que c'était la situation qui prévalait jusqu'en 1992 puisque, historiquement, Taxiphone avait le monopole pour les taxis avec droit de stationnement, avec le numéro raccourci qui était alors le 141.

En ce qui concerne les bornes qui existaient dans les stations de taxis, elles ont disparu parce qu'il y a d'autres moyens de communication actuellement : le GPS, le natel, voire d'autres équipements radio permettant d'aiguiller différemment les commandes de taxis. Par ailleurs, il a été constaté que l'affiliation obligatoire ne poursuivait aucun but d'intérêt public. Il précise également que les Telecoms PTT ont supprimé le numéro raccourci dans toute la Suisse, et cela a été confirmé par le Tribunal en 1996.

D'autres commissaires seraient plutôt favorables à laisser jouer la concurrence entre les centrales afin que les prix soient plus avantageux.

Vote indicatif sur les objets suivants :

1) Affiliation obligatoire à une centrale

Pour : 4 (1 AdG, 2 Ve, 1 L)

Contre : 5 (1 R, 1 PDC, 2 L, 1 UDC)

Abst.: 4 (3 S, 1 AdG)

Le principe de l'affiliation obligatoire à une centrale est rejeté

2) Une centrale unique

Pour : 3 (1 AdG, 2 Ve)

Contre : 9 (1 AdG, 2 S, 1 R, 1 PDC, 3 L, 1 UDC)

Abst. : 1 (1 S)

Le principe d'une centrale unique est rejeté

3) Numéro d'appel unique

M^e Roulet précise que le numéro d'appel unique figure déjà à l'article 39 du règlement actuel sur les services de taxis. Or, la profession n'a jamais réussi à le mettre en place. Il ne voit donc pas comment ledit numéro pourrait être imposé, à moins que l'Etat ne joue un rôle prépondérant dans ce service.

Mise au voix de cette proposition

Pour : 10 (2 AdG, 2 S, 2 Ve, 1 R, 1 PDC, 2 L)

Contre : 2 (1 L, 1 UDC)

Abst. : 1 (1 S)

La possibilité de l'introduction d'un numéro d'appel unique est adopté.

b) Imposer des services sur certaines tranches horaires :

- i. Obligation aux taxis avec permis de stationnement d'assurer un service 24/24 et 7/7 jours (art. 39, al. 2) et faculté donnée au Conseil d'Etat d'imposer des tranches horaires si le service public est insuffisant (art. 39, al. 3) ;
- ii. Délivrance de permis de stationnement pour des tranches horaires de jour ou de nuit (PL 8992 : art. 9, al. 2).

Pour répondre aux interrogations de commissaires, M^e Roulet déclare qu'il ne pense pas qu'un taxi à lui seul puisse assurer un service 24 h sur 24. Il faut donc soit qu'il travaille en entreprise, soit qu'il puisse faire une rotation avec plusieurs détenteurs de permis de stationnement. En réalité,

l'accent est mis sur les centrales dans le projet de loi dans la mesure où un service 24 h sur 24 ne peut pas s'organiser sans elles.

4) Service au public : c) Quittances

Un commissaire fait remarquer que certains taxis ne veulent pas installer une imprimante dans leur véhicule. Le président reconnaît que la profession n'est pas très enthousiaste face à cette proposition. Cependant, cette méthode existe déjà dans certaines villes.

M^e Roulet précise qu'il n'existe actuellement aucun remboursement du matériel. Les horocompteurs et les équipements radio ont un coût très élevé. L'imprimante devrait être reliée à l'horocompteur. Or, dans ce cas, de plus en plus de chauffeurs risquent de travailler sans compteur.

Des commissaires estiment qu'il est aussi dans l'intérêt des chauffeurs de se voir obligés de remettre une quittance. Beaucoup commencent d'ailleurs à se rendre compte que cette pratique leur serait également bénéfique. Il serait ainsi possible d'imprimer une quittance uniquement lorsqu'il y a paiement, ce qui éviterait les quittances pour les « fausses courses ».

On pourrait en outre exiger la délivrance obligatoire d'une quittance avec un relevé hebdomadaire et mensuel.

Le président met aux voix ces propositions et la majorité des députés opte pour les points ii), iii) et iv) de la lettre c).

Concernant la lettre iv), M^e Roulet précise qu'il faut indiquer que le journal doit être tenu soit au siège de l'entreprise, soit dans le véhicule.

4) Service au public : d) informations au public

La commission est favorable aux points i) et ii).

5) Statut des employés et indépendants : a) conditions cadres minimales (...)

M^e Roulet précise que le premier pas à faire est de recréer un contrat de travail.

5) Statut des employés et indépendants : b) Bail à ferme

M^e Roulet explique que le but de cette proposition est de mettre fin à la location de plaques. A ce propos, un commissaire rappelle que certains louent très cher l'autorisation délivrée par l'Etat d'exercer la profession.

M^e Roulet indique que cette location est réservée aux entreprises. Celles-ci doivent se créer et cela représente une bonne manière de les encourager à travailler ensemble.

Le président met aux voix le point i) que **la majorité de la commission approuve.**

6) Délivrance des permis de stationnement : a) Remplacement de la taxe annuelle par une taxe d'entrée

La commission se déclare en faveur du chiffre 6), lettres a) et b).

7) Personnes physiques et personnes morales

Les députés approuvent la totalité du chiffre 7).

8) Contrôles et sanctions

Un commissaire rappelle que l'Etat est dans l'obligation de faire respecter toutes les lois, mais contrairement à d'autres députés, il ne pense pas que c'est à la profession d'en porter la charge financière.

Le président constate qu'aucun commissaire ne s'oppose à la mise en place d'un système de surveillance

2^e débat, lecture article par article

Titre: Loi sur les taxis et autres transports professionnels légers (L Transport de personnes) ou PTPP

Le nouveau titre de la loi est mis aux voix et approuvée à l'unanimité

Pour: 14 (2 L, 2 PDC, 3 S, 2 AdG, 2 R, 2 Ve, 1UDC)

Art. 1, al. 1

Un commissaire relève que le respect de l'environnement pourrait justifier un certain nombre de mesures dont la réduction des courses à vide. Il suggère d'ajouter à l'alinéa 1 :

« (...) 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 »

La proposition qui est acceptée

Pour : 12 (2 PDC, 3 S, 2 AdG, 2 R, 2Ve, 1UDC)

Contre : –

Abst. : 2 (2 L)

Le président met aux voix les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 1 qui sont approuvés à **l'unanimité**.

Il met ensuite aux voix l'article 1 dans sa totalité et celui-ci est adopté à **l'unanimité**

Art. 2, al. 1 et 2

Le président met aux voix les alinéas 1 et 2 qui sont adoptés à **l'unanimité**.

Art. 2, al. 3

Un commissaire propose d'ajouter, à la lettre b) :

« Le détenteur du véhicule servant au transport loue le véhicule à d'autres fins que d'être conduit par le locataire ou son employé, pour son usage **personnel** ou celui des personnes de sa famille ou faisant ménage commun avec lui ».

Le président met aux voix cet article amendé qui est accepté à **l'unanimité**.

Art. 2, al. 4

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

Art. 2, al. 5

L'amendement suivant est proposé :

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

Mis aux voix cet alinéa tel qu'amendé, il est adopté à l'**unanimité**.

Il met ensuite aux voix **l'article 2** dans sa **totalité** et celui-ci est adopté à l'**unanimité**.

Art. 3, al. 1

Soumis aux voix, il est accepté à l'**unanimité**.

Art. 3, al. 2

La modification suivante est suggérée :

« Sont considérés comme des « taxis », les voitures de tourisme, munies d'équipement spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique, **portant la désignation de** « taxis » (...) ».

Cette proposition est adoptée à l'**unanimité**.

Art. 3, al. 3 et 4

M^e Roulet explique que ce qui différencie un taxi d'un autre service de transport est la réservation préalable.

Un commissaire acquiesce et ajoute que le ticket dans les taxis permet de garantir le prix.

L'alinéa 3 est mis aux voix avec la modification suivante : il faut lire « (...) *sont mis par réservation préalable* (...) » et non pas « *mises* ».

Il est adopté à l'**unanimité**

Mis aux voix l'alinéa 4 est approuvé à l'**unanimité**.

Mis aux voix l'article 3 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 4, al. 1 et 2

M^e Roulet précise que le transport à titre privé n'entre pas dans le champ de cette loi.

Mis aux voix ces deux alinéas, puis l'article complet, sont approuvés à **l'unanimité**.

Art. 5, al. 1 et 2

Ces deux alinéas, puis l'article complet, sont approuvés à **l'unanimité**.

Art. 6, al. 1, 2 et 3

Mis aux voix ces trois alinéas, puis l'article complet, sont approuvés à l'unanimité.

Art. 7, al. 1, 2 et 3

A l'alinéa 3, le terme « *L'autorisation* », placé au début de la phrase, est remplacé par « **La carte** ».

Mis aux voix ces trois alinéas, puis l'article complet sont approuvés à **l'unanimité**.

Art. 8, al. 1

Par souci de clarté, M^e Roulet suggère de supprimer la dernière partie de la phrase, à savoir « *ainsi que de conduire des véhicules de l'entreprise qu'il dirige* ».

Cette modification est mise aux voix, elle est approuvée à **l'unanimité**.

al. 2

A un commissaire qui demande ce qu'il faut comprendre par « solvable », M^e Roulet répond que le Tribunal administratif a rendu bon nombre d'arrêts sur ce point. Les critères sont différents selon les situations.

Un commissaire propose l'amendement suivant :

« L'autorisation **est** strictement personnelle et intransmissible ; **elle** est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle (...) »

Cette modification est mise aux voix et approuvée à **l'unanimité**.

De ce fait, cette modification est également appliquée aux articles 6, alinéas 2 et 7, alinéa 2.

al. 3

Une commissaire souhaite savoir si la personne qui dirige l'entreprise a le droit de conduire malgré le fait qu'elle ne soit pas dans l'obligation de posséder une carte professionnelle. M^e Roulet lui répond que cela n'est pas autorisé si le dirigeant est au bénéfice d'une exception et ne possède pas de carte professionnelle de chauffeur.

Pour plus de précision, l'alinéa 3 est mis aux voix avec la modification suivante :

« Si une personne physique se consacre à la direction d'une entreprise exploitant en permanence au moins trois véhicules, le département peut renoncer à l'exigence de **l'alinéa 2, lettre a** si le requérant (...) »

et il est accepté à l'**unanimité**.

al. 4

Cet alinéa est mis aux voix et il est adopté à l'**unanimité**.

al. 5

L'alinéa 5 est modifié comme suit :

« La carte **professionnelle de dirigeant** mentionne si l'exploitant est limité au service de limousines **selon** la carte professionnelle de chauffeur produite. En cas de dérogation **en vertu** de l'alinéa 3, la carte ne porte aucune mention ».

Il est ensuite mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

Le président met ensuite aux voix l'article 8 dans sa totalité et celui-ci est approuvé à l'**unanimité**.

Art. 9, al. 1 et 2

Un point est ajouté à la fin de la lettre f).

A l'alinéa 2, « pour le cumul » devient « **en cas de cumul** ».

M^e Roulet précise que l'al.2 implique que deux véhicules doivent être immatriculés séparément.

Le président met aux voix ces trois alinéas, puis l'article complet qui sont approuvés à l'**unanimité**.

Art. 10, al. 1

Un commissaire estime qu'il est important de rédiger une loi qui réglemente clairement cette activité.

Un autre député propose de remplacer, à la lettre d), « à Genève » par « **dans le canton de Genève** ».

La discussion s'engage autour de l'affiliation obligatoire à une centrale, souhaitée par plusieurs, mais M^e Roulet précise que le Tribunal administratif a aboli l'obligation d'affiliation à une centrale. Il est cependant envisageable d'inciter les chauffeurs à s'affilier.

Sur proposition d'un commissaire, la lettre f) devient une phrase autonome dans ce même alinéa.

Mis aux voix l'alinéa 1 avec les deux modifications susmentionnées est approuvé à **l'unanimité**.

al. 2

M^e Roulet précise que **l'autorisation est liée au numéro de plaques**. Il est ainsi possible d'avoir un seul numéro avec des plaques interchangeables.

Un député propose d'ajouter l'article « **le** » avant « *cas échéant* ».

L'alinéa 2 est ensuite modifié comme suit :

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

Mis aux voix ces modifications et l'alinéa 2 sont adoptés à **l'unanimité**.

al. 3

Cet alinéa est mis aux voix avec la modification suivante :

« (...) **Il n'est pas autorisé** à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle, à quelque autre titre que ce soit » :
et il est accepté à **l'unanimité**.

Mis aux voix, l'article 10 dans sa totalité **est adopté**

Pour : 11 (1 L, 2 PDC, 3 S, 2 AdG, 2 R, 1UDC)

Contre : –

Abst. : 3 (1 L, 2 Ve)

Art. 11, al. 1, 2 et 3

L'alinéa 1, lettre b) devient : « se voit **délivrer** un permis de stationnement ».

Quant à la lettre f), elle devient, comme dans l'article 10, alinéa 1, une phrase autonome dans cet alinéa.

L'alinéa 2 est modifié similairement à l'article 10, alinéa 2.

le président met aux voix ces trois alinéas, puis l'article complet qui sont approuvés à **l'unanimité**.

Art. 12, al. 1, 2 et 3

L'alinéa 1, lettre b) connaît la même modification que l'article 11, alinéa 1, lettre b).

L'alinéa 1, lettre d) est modifié comme suit : « la personne physique est inscrite **au** registre du commerce (...) ».

Cet article est ensuite mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

Art. 13, al. 1

Un commissaire estime indispensable de préciser que par les termes «*garanties de moralité et comportement suffisantes* », il faut comprendre que la personne possède un casier judiciaire vierge.

Il ne s'agit, en effet, pas uniquement d'une affaire d'amendes d'ordre, mais le comportement envers le client en fait également partie.

Et M^e Roulet souligne que cette mention est large et que, par exemple, l'article 34 évoque le devoir de courtoisie de la part du chauffeur.

A la lettre c), « sur le registre du commerce » devient, tout comme à l'article 12, alinéa 1, « **au** registre du commerce ».

Plusieurs députés craignent que cet article ne permettent aux centrales de régler le trafic et que cela entraîne des problèmes importants. En réalité cette notion est abordée à l'article 33.

Afin d'améliorer la lisibilité et la compréhension de cet alinéa, un commissaire propose de scinder la lettre e) en trois.

Ainsi, la lettre **e)** devient :

« la centrale dispose, à son siège, d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général ; »

La lettre **f)** devient :

« la centrale doit justifier l'affiliation dans le délai d'un an qui suit la délivrance de l'autorisation d'un nombre minimal de taxis fixé par le Conseil d'Etat ; »

La lettre **g**) devient :

« la centrale doit disposer d'une infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour recevoir, transmettre et distribuer les ordres de course ; »

M^e Roulet explique que l'idée de moyens techniques adéquats permet d'éviter que les taxis ne s'associent dans le but de créer des « pseudo-centrales ».

La lettre **h**) devient :

« la centrale garantit un service 24 heures sur 24 tous les jours et s'assure qu'un nombre suffisant de véhicules est à disposition du public durant la nuit, les samedis et les jours fériés ; »

L'ancienne lettre **g**) devient alors lettre **i**). Quant aux anciennes lettres **h**) et **i**), elles deviennent respectivement lettres **j**) et **k**).

Concernant la lettre **k**), M^e Roulet explique que les places de stationnement doivent être suffisantes autour de la centrale afin que cela ne crée pas d'encombrement. Mais plusieurs députés estiment que les véhicules ne doivent pas nécessairement être nombreux à attendre devant la centrale.

Mis aux voix cet alinéa 1 tel qu'amendé est adopté à **l'unanimité**.

Art. 13, al. 1, lettre k)

M^e Roulet propose de simplifier cette lettre **k**) (ancienne lettre **i**)) en proposant l'amendement suivant :

« la centrale dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliés de se présenter à la centrale ».

Mis aux voix cette lettre **k**), puis l'alinéa 1 dans sa totalité sont approuvés à **l'unanimité**.

al. 2

Le président met ensuite aux voix l'alinéa 2 qui est adopté à **l'unanimité**.

al. 3

M^e Roulet explique que cet alinéa vise la protection du public. Pour répondre à la question d'une commissaire, il précise qu'on ne peut pas

interdire la création d'une centrale de taxis sans permis de stationnement. En revanche, il doute fort que de telles centrales se créent.

A un commissaire qui souhaite savoir s'il est envisageable que deux centrales soient créées dans un même bâtiment, M^e Roulet indique que cette possibilité est envisageable. Cependant, l'exigence reposant sur un minimum d'affiliés persiste. Ce cas de figure n'engendrerait aucun problème relatif à la protection du public.

Au sujet de la sous-traitance et de ses risques, M^e Roulet explique qu'à l'heure actuelle, certaines centrales collaborent. La loi n'impose pas que l'appel téléphonique reçu d'un client doit nécessairement être traité par la centrale appelée.

Concernant le passage de l'article 13, alinéa 4, relatif à une éventuelle collaboration avec les TPG, M^e Roulet propose l'amendement ci-dessous :

« Le Conseil d'Etat peut imposer aux centrales ayant pour affiliés des taxis avec permis de stationnement, d'autres obligations liées à la gestion du trafic sur les voies de bus ».

Le président met aux voix cet amendement qui est approuvé à l'unanimité.

Mis aux voix, l'article 13 dans sa totalité est adopté à l'unanimité.

Art. 14, al. 1

L'alinéa 1 est modifié de manière identique à l'article 10, alinéa 1.

Mis au voix, il est adopté à l'unanimité.

al. 2

L'alinéa 2 devient :

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

Cet alinéa est mis aux voix et approuvé à l'unanimité.

al. 3

La dernière phrase de l'alinéa devient : **« (...) Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition (...) ».**

Mis aux voix, cet alinéa 3 est adopté à l'unanimité.

Le président met ensuite aux voix l'article 14 dans sa totalité et celui-ci est accepté à **l'unanimité**.

Art. 15, al. 1

La première phrase de l'alinéa devient : « L'autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise, comprenant deux ou plusieurs limousines et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants **est strictement personnelle et intransmissible; elle est** délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque : »

A la lettre b), tout comme à la lettre h), il faut lire « **le** cas échéant », tandis qu'à la lettre d), il faut lire « la personne physique est inscrite **au** registre du commerce **du canton de** Genève (...) ».

Pour répondre à un commissaire M^e Roulet précise qu'il est possible de faire venir des voitures d'autres exploitants genevois. Pour les autres cantons, une autorisation est nécessaire. Quant aux voitures venant de pays étrangers, elles sont strictement interdites.

En réponse à différentes questions, M^e Roulet indique que la dotation de base est de deux au minimum pour créer une entreprise, mais il s'agit d'un ratio plutôt qu'un nombre minimal.

Une commissaire se demande si ce point sera fixé dans le règlement d'application. M^e Roulet précise que ce n'est pas le cas. Partant du principe que l'idée principale consiste à empêcher la création d'entreprises virtuelles, le nombre de véhicules sera bien stipulé dans l'autorisation. Cependant, l'expérience n'est pas encore suffisante pour pouvoir délimiter précisément un nombre qui puisse figurer dans le règlement.

M^e Roulet approuve la proposition d'un commissaire qui suggère que le règlement définisse ce concept sous la forme d'un ratio. Le président précise que la personne concernée doit être informée de ces conditions. Une recommandation à ce propos doit donc figurer dans le règlement.

Cet alinéa 1 est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 2 et 3

Ils sont mis aux voix et approuvés à **l'unanimité**.

Mis aux voix l'article 15 dans sa totalité est adopté à **l'unanimité**.

Art. 16, al. 1, 2, 3, 4 et

Tous les alinéas de l'article 16 ainsi que l'article dans sa totalité sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 17, al. 1, 2, 3, 4, 5 et 6

Tous les alinéas de l'article 17 ainsi que l'article dans sa totalité sont adoptés à l'**unanimité**.

Concernant l'alinéa 6, M^e Roulet explique qu'une personne qui souhaite sortir du système remet une concession à l'Etat. Quant à celui qui souhaite y entrer, il verse un montant plus élevé. Avec le temps, ces montants sont appelés à s'équilibrer. Lorsqu'une personne vend une action de la société exploitante, la même différence lui est prélevée dans le but d'améliorer les conditions de la profession et par souci d'égalité de traitement. En revanche, il est inutile de verser ce montant lorsqu'il s'agit d'une pure organisation administrative.

Art. 18, al. 1

M^e Roulet propose de faire débiter cet al. par la mention suivante : « ***Dans les limites fixées par la loi, le libre accès (...)*** ».

L'article 18, alinéa 1 amendé est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Pour répondre aux interrogations de plusieurs commissaires, M^e Roulet indique que la LMI est en cours de consultation. Les cantons se doivent de respecter un certain nombre d'autorisations. Cependant, les exigences genevoises ne contreviennent pas à la jurisprudence fédérale.

al. 3

Un commissaire se demande si le terme « *topographie* » est encore adéquat, compte tenu de l'emploi du GPS. Ce d'autant plus que cette exigence n'est pas posée aux chauffeurs d'autres cantons. M^e Roulet estime que les connaissances des chauffeurs permettent de faire mieux que le GPS.

M. Scheidegger fait remarquer que donner une suprématie au GPS, viendrait à dire que n'importe qui, grâce au GPS, peut devenir chauffeur de taxi. Ce qui serait une erreur.

Un commissaire va dans le même sens et précise que la notion de topographie n'exige pas d'arriver à un point précis de la Ville. En revanche, le chauffeur doit être capable de savoir quel itinéraire emprunter et connaître les aléas de la circulation dans la ville. Il ajoute que le GPS ne fonctionne pas dans plusieurs endroits du centre-ville.

Un commissaire propose la suppression de l'incise dans cet alinéa.

Mise aux voix, cette proposition est rejetée :

Pour : 4 (3 L, 1 R)

Contre : 8 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 1UDC)

Abst. : 2 (2 PDC)

Sur proposition d'un commissaire, l'alinéa 3 devient

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

Mis aux voix, cet amendement est adopté :

Pour : 8 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : 4 (3 L, 1R)

Abst.: 2 (2 PDC)

al. 4

Mis aux voix, il est adopté à l'**unanimité**.

al. 5

L'alinéa 5 devient :

« (...) En pareil cas, les exigences liées aux conditions locales, notamment celles relatives aux locaux d'exploitation, aux places de stationnement privées, à l'immatriculation des véhicules et aux numéros d'appel téléphonique, sont applicables à l'adresse du domicile ou du siège de l'exploitant ».

Le président le met aux voix et il est adopté à l'**unanimité**.

al. 6

Quant à l'alinéa 6, il est modifié comme suit :

« (...) d'autres cantons n'ont le droit de **prendre en charge** des clients sur le territoire genevois que s'ils sont été expressément commandés à l'avance par ces clients **et pour autant** qu'ils n'exercent pas une activité régulière dans le canton. (...) »

Cet alinéa est ensuite mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 7

Le verbe « charger » devient « **prendre en charge** ».

Mis aux voix, cet alinéa est accepté à l'**unanimité**.

al. 8

Le terme « chargement » devient « **prise en charge** » tout comme le verbe « charger » qui est remplacé par « **prendre en charge** ».

M^e Roulet précise que des bases légales sont nécessaires pour gérer les abus. Le règlement à lui seul ne suffit pas.

Le président met aux voix cet alinéa 8 et il est adopté à l'**unanimité**.

al. 9

Un commissaire rappelle que le respect de la convention collective est important et que les chauffeurs se sont plaints de concurrence déloyale.

Pour répondre aux doutes de certains députés en matière de compatibilité avec la LMI, M^e Roulet précise qu'il faut garder à l'esprit que le début de l'article permet le respect de la LMI. Dans cet alinéa, il s'agit d'une exception sur un pouvoir décisionnaire attribué au département.

Une phrase est ajoutée à cet alinéa, à savoir « (...) Les autorisations peuvent être subordonnées à des exigences spécifiques, notamment à des conditions locales de travail et des obligations fixées au chapitre 3 de la présente loi ».

Cet amendement est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

L'article 18 (sous réserve de l'al. 2 laissé en suspens) est ensuite mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

Art. 19, al. 1

A l'alinéa 1, les termes « sur le fondement » deviennent « **en vertu** ». Le mot « réservé » devient « **dévolu** ».

Le président met aux voix cet alinéa qui est adopté à l'**unanimité**.

Pour : 14 (3 L, 2 PDC, 3 S, 2 AdG, 1 R, 2 Ve, 1UDC)

al. 2

Cet alinéa est transformé comme suit :

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

Cet alinéa est mis aux voix et approuvé à l'**unanimité**.

al. 3 et 4

A l'alinéa 3, le terme « sur le fondement » devient « **en vertu** ».

Ces deux alinéas sont mis aux voix et adoptés à l'**unanimité**.

al. 5

Une nouvelle fois, le terme « *charger* » devient « **prendre en charge** ».

En outre, sur proposition d'une commissaire, qui estime qu'il ne faut pas faire d'exception pour autoriser l'accès aux voies de bus pour les taxis sans permis de stationnement et les limousines, le président propose *la suppression de la mention « des voies de bus »*.

Cet amendement est accepté

Pour : 12 (2 L, 2 PDC, 2 S, 2 AdG, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : 1 (1 L)

Abst. : 1 (1 S)

Mis aux voix, l'article 19 dans sa totalité, celui-ci est adopté

Pour : 13 (2 L, 2 PDC, 3 S, 2 AdG, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : 1 (1 L)

Art. 20, al. 1

Un commissaire propose l'amendement suivant :

« (...) en vue d'assurer une utilisation optimale du domaine public, notamment des voies de bus, et un bon fonctionnement des services de taxis ».

Cet amendement est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Le terme « réadapté » devient « **adapté** ».

Cet alinéa est mis aux voix et approuvé à **l'unanimité**.

Mis aux voix dans sa totalité, l'article 20 est adopté à **l'unanimité**.

Art. 21, al. 1

L'alinéa 1 devient : « Le département ne délivre pas de nouveaux permis tant que le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est inférieur au nombre de permis déjà émis ».

Cet alinéa 1 est mis aux voix et approuvé à **l'unanimité**.

al. 2

M^e Roulet indique que le nombre de permis pourrait être d'environ 800. Ainsi, un chauffeur doit sortir du système pour qu'un nouveau chauffeur puisse obtenir un nouveau permis.

L'alinéa 2 devient :

« Le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et répondent aux conditions pour obtenir une autorisation d'exploiter selon l'article 11 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter selon l'article 12 si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 (...). Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement de la taxe prévue à l'alinéa 4 ».

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 3

Le terme « *sollicitée* » devient « **validée** ».

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 4

Les termes « Les permis sont délivrés (...) » deviennent « **Le permis est délivré (...)** ».

Cet alinéa est mis aux voix et adopté

Pour : 9 (1 L, 1 PDC, 3 S, 1 AdG, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 2 (2 L)

al. 5

Pour répondre à un commissaire qui demande si cette personne est réinscrite à la fin de la liste d'attente, M^e Roulet répond par l'affirmative.

Le président met aux voix l'alinéa 5 et il est adopté à **l'unanimité**.

al. 6

M^e Roulet explique que tant que le nombre de permis est stable, il n'y a aucune raison d'élever la taxe à un montant supérieur au montant compensatoire. Cependant, dans ce cas, le financement se fera uniquement grâce à la rotation de permis. L'objectif consiste à créer, peu à peu, un deuxième pilier pour les chauffeurs qui souhaitent quitter la profession.

Il explique que cet alinéa pose la question de savoir si le montant minimum de la taxe doit être mentionné. Selon lui, il est adéquat de préciser que « (...) *la somme est égale ou supérieure à au montant compensatoire et d'un montant maximum de 200 000 F* ».

Plusieurs commissaire se demande s'il est judicieux de mentionner des chiffres dans une loi, eu égard au coût de la vie qui évolue.

M^e Roulet confirme qu'il est nécessaire de mentionner ces chiffres dans la base légale.

Le président met ainsi aux voix la proposition de M^e Roulet qui est adoptée à **l'unanimité**.

Il met ensuite aux voix l'article 21 dans sa totalité, il est adopté à **l'unanimité**.

Art. 22, al. 1

Mis aux voix, l'article 22, alinéa 1 est adopté à **l'unanimité**.

al. 2

Un commissaire suggère l'amendement suivant : « Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 12 **a la possibilité de** remettre un ou plusieurs permis de stationnement (...) »

Mise aux voix, cette proposition est adoptée à **l'unanimité**.

al. 3

L'alinéa 3 est mis aux voix et approuvé à **l'unanimité**.

al. 4

M^e Roulet indique que cet alinéa évoque les modalités de fonctionnement de la voie réglementaire. Il s'agit, ici, d'une délégation législative. Le milieu professionnel est, de toute manière, consulté.

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 5

Un commissaire demande ce qu'il advient en cas de décès d'un chauffeur.

M^e Roulet lui répond que ce cas particulier est couvert par l'article 24.

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 6

Mis aux voix l'alinéa 6 est adopté à l'**unanimité**.

al. 7

M^e Roulet explique que le problème actuel réside dans le fait qu'en cas de décès du chauffeur, les héritiers ne touchent pas d'indemnités si le défunt n'était pas déjà inscrit sur la liste d'attente. Le département a voulu combler cette lacune.

Un commissaire estime que si les héritiers ont la possibilité de récupérer la taxe, cette disposition n'a plus sa raison d'être.

M^e Roulet explique qu'une personne peut figurer sur la liste d'attente sans connaître le délai d'attente.

Un commissaire souligne que les fonds compensatoires intéressent directement leurs bénéficiaires. S'ils souhaitent cette souplesse, il faut la leur laisser. En outre, cela ne touche nullement l'intérêt public. Par conséquent, il n'y a aucune raison de supprimer cet aspect.

Et l'objectif de fond est de réduire le nombre de taxis tout en les rendant plus économiques. L'idée repose sur le fait que ceux qui entrent paient pour ceux qui sortent. Ce procédé permet de réduire le nombre de véhicules tout en finançant les départs ce qui est bénéfique. En outre, il est délicat de modifier ce point sans consulter le milieu professionnel.

Le président met cet alinéa 7 aux voix et celui-ci est adopté

Pour : 8 (2 PDC, 3 S, 2 AdG, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 5 (2 Ve, 2 L, 1 R)

al. 8

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

Mise aux voix de l'article 22 dans sa totalité, celui-ci est adopté

Pour : 8 (2 PDC, 3 S, 2 AdG, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 5 (2 Ve, 2 L, 1 R)

Art. 23, al. 1 et 2

Mis aux voix, ces deux alinéas sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 3

La modification suivante est apportée à cet alinéa : « Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 11 ou 12 **a la possibilité** de mettre le ou les véhicules (...) ».

Cette modification et l'alinéa 3 sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 4

La même modification est apportée à la première phrase de cet alinéa qui est adopté à l'**unanimité**.

al. 5

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 6

M^e Roulet explique qu'il existe une volonté de lutte radicale contre la location de plaques. Ainsi toute entreprise qui se fait attraper doit savoir qu'elle perd tous ses permis, sauf si elle peut prouver que les mesures ont été respectées pour les autres véhicules en sa possession. L'indépendant se voit, quant à lui, retirer son permis de stationnement. Seule cette sanction peut être efficace et une gradation n'est pas envisageable.

La modification suivante est apportée à cet alinéa : « En cas de violation des dispositions des alinéas **1** à **5** (...) ».

Cet alinéa ainsi modifié est approuvé à l'**unanimité**.

Mis aux voix de l'article 23 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 24, al. 1

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Dans cet alinéa, la mention « *cas échéant* » est transformée en « **le cas échéant** ».

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 3

En cas de succession, M^e Roulet explique que le système actuel ne fonctionne pas. Le projet offre donc le droit à l'indemnité, même en l'absence d'inscription sur la liste d'attente. Si le fonds ne dispose pas des moyens suffisants, faute de candidats à l'entrée, les héritiers devront toutefois attendre quelque temps le paiement.

Par contre, en cas d'incapacité permanente, le permis n'est pas transmissible. Car on n'est pas dans une procédure de succession.

Pour répondre à un commissaire, M^e Roulet confirme qu'un fils peut acheter une concession à son père. Cependant, cette mesure doit passer par l'Etat et non pas s'effectuer de manière directe. Un contrôle de l'Etat est nécessaire pour toute organisation d'entreprise. En outre les représentants des milieux professionnels ont accepté cette manière de procéder, à savoir, ne pas connaître son successeur. La liste d'attente doit demeurer secrète pour éviter les « dessous de table ».

Le président met aux voix l'al.3 qui est adopté à l'**unanimité**.

L'article 24 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 25, al. 1 et 2

Les alinéas 1 et 2 ainsi que l'article 25 dans sa totalité sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 26 / Art. 27 / Art. 28

Ces articles sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 29, al. 1 et 2

Les alinéas 1 et 2 ainsi que l'article 29 dans sa totalité sont adoptés à **l'unanimité**.

Art. 30, al. 1 et 2

A l'alinéa 2, il doit être fait référence aux « **articles 12 et 15** » et non pas « **11 et 14** ».

Les alinéas 1 et 2 sont adoptés à **l'unanimité**.

al. 3

L'alinéa 3 est adopté à **l'unanimité** avec la modification suivante : « Le registre est transmis pour contrôle au département une fois par année **et peut être** consulté par celui-ci en tout temps ».

al. 4

M^e Roulet explique que l'obligation de la tenue d'une registre est un point nouveau. Et M. Scheidegger ajoute qu'il est, en effet, plus difficile de s'improviser chauffeur avec une telle obligation. Cela permet d'éviter les abus au sein des entreprises.

Mis au voix, cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

Mis aux voix, l'article 30 dans sa totalité est adopté à **l'unanimité**.

Art. 31, al. 1

M^e Roulet explique que cet alinéa vise la révocation, mais cette disposition n'est pas applicable en cas de sanction administrative.

Un commissaire propose de scinder cette phrase en deux : « Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies. **Les dispositions des articles 46 et 47 relatives aux sanctions administratives sont réservées** ».

Mis aux voix, cet amendement et l'al.1 sont adoptés à **l'unanimité**.

al. 2

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 3

A la fin de l'alinéa, il s'agit d'un renvoi à la *lettre f* et non pas à la *lettre e*.

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

Mis aux voix, l'article 31 dans sa totalité est approuvé à l'**unanimité**.

Art. 32, al. 1, 2 et 3

Ces alinéas sont mis aux voix et adoptés à l'**unanimité**.

al. 4

A un commissaire qui demande la raison d'exister de la fourchette qui figure dans cet alinéa, M^e Roulet explique que cette disposition est reprise du passé.

Un commissaire propose ne pas faire figurer de montant et de laisser la prérogative de fixer les émoluments au Conseil d'Etat.

Cette proposition de modifier dans ce sens l'alinéa 4 est acceptée

Pour : 8 (2 PDC, 3 L, 2 Ve, 1 UDC)

Contre: 6 (2 AdG, 3 S, 1 R)

Abst.: 1 (1 R)

al. 5

Pour donner un exemple, M^e Roulet explique que cette disposition peut s'appliquer dans le cas de l'aéroport. En effet, M. Jobin a donné son préaccord pour qu'en période de forte affluence, des employés d'un guichet puissent diriger les voyageurs vers les taxis. Ces employés pourraient ainsi être rémunérés par ce genre de taxe.

Mis aux voix, cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 6

M^e Roulet précise que l'al a été repris de la loi actuelle. Un commissaire estime que l'indexation des émoluments n'a pas de sens.

La décision est prise de **supprimer cet alinéa**.

Le président met ensuite aux voix l'article 32 dans sa totalité, il est accepté

Pour : 8 (2 L, 2 PDC, 1 AdG, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : 2 (1 L, 1 R)

Abst. : 5 (3 S, 1 R, 1 AdG)

Art. 33, al. 1

Partant du principe que plusieurs départements sont concernés, certains commissaires estiment qu'il faut faire figurer le Conseil d'Etat dans cet alinéa, car c'est lui qui doit prendre les décisions en matière de complémentarité des transports.

D'autres estiment qu'il vaut mieux laisser la prérogative de son dicastère à chaque département et proposent un amendement dans ce sens.

Le président met aux voix la proposition de donner au Conseil d'Etat la prérogative de prendre les décisions. Cet amendement est refusé :

Pour : 3 (2AdG, 1 UDC)

Contre: 11 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L)

Abst. : 1 (1 L)

Le président met alors aux voix l'amendement suivant : « Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, **le département en charge de l'organisation des transports** assure (...) ».

Cet amendement est accepté

Pour : 11 (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L)

Contre : 3 (2 AdG, 1 UDC)

Abst. : 1 (1 L)

al. 2

M^e Roulet précise que cet alinéa permet de restreindre l'accès complet aux voies de bus, notamment le passage aux signaux lumineux préférentiels, aux taxis avec permis de stationnement qui sont affiliés à une centrale.

M. Scheidegger ajoute qu'actuellement, les voies de bus se distinguent déjà par leur couleur pour indiquer si elles peuvent être empruntées par les taxis ou non.

Un commissaire estimant qu'il vaut mieux être très précis, propose l'amendement suivant :

« Les voies réservées aux transports en commun ne sont accessibles aux taxis avec permis de stationnement que dans la mesure où les impératifs liés à la gestion des signaux lumineux préférentiels et à la circulation conjointe des véhicules des transports publics et des taxis le permettent ».

Cet amendement est adopté à l'**unanimité**.

Pour : 15 (3 L, 2 R, 2 PDC, 3 S, 2 AdG, 2 Ve, 1 UDC)

al. 3

M^e Roulet explique que l'un des effets de l'alinéa proposé est aussi d'encourager l'affiliation à une centrale. Et la notion de service public est importante aussi.

Estimant qu'il faut laisser l'accès des voies de bus aux taxis avec permis de stationnement, et les autres taxis ne pouvant plus les emprunter, un commissaire trouve que cette mesure incite à l'affiliation et permet la suppression de l'alinéa 3.

Pour répondre à un commissaire qui souhaite connaître la proportion de taxis avec droit de stationnement affiliés à une centrale, M^e Roulet répond qu'ils représentent un peu plus de la moitié.

Et M. Scheidegger ajoute que les TPG accorderaient plus facilement l'accès aux taxis affiliés à une centrale.

Plusieurs commissaires constatent qu'il vaudrait mieux modifier ou compléter l'alinéa 2 plutôt que d'ajouter un alinéa 3 à l'article 33. Quitte par la suite à donner plus de précisions dans le règlement.

La plupart des commissaires estiment utile, pour améliorer la fluidité du trafic et la rapidité de déplacement que les taxis jaunes puissent bénéficier des feux préférentiels, mais ils ne trouvent pas souhaitables que ces derniers puissent influencer le cycle des feux.

Ils trouvent aussi important de bien distinguer la gestion du trafic des TPG de la gestion du trafic général, qui, elle, est du ressort de l'OTC.

Pour le surplus, les questions techniques ne sont pas du ressort des députés, mais doivent être laissées à l'appréciation du Conseil d'Etat.

Estimant que l'idée d'encourager l'affiliation est bonne, un commissaire propose de compléter l'alinéa 2 par l'amendement suivant : ***« L'accès à certaines voies peut être subordonné, pour des raisons techniques et la gestion du trafic, à l'affiliation à une centrale ».***

Mis aux voix, cet amendement vient compléter l'alinéa 2 de la manière suivante:

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

Cet amendement est accepté

Pour : 12 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 1 UDC)

Contre : 2 (2 L)

Abst. : 1 (1 L)

L'alinéa 3 n'a plus de raison d'être, il est supprimé à l'**unanimité**.

al. 3 (anciennement 4)

Quelques députés s'étonnent du contenu de cet alinéa. D'aucuns estiment qu'il faudrait en faire un article à part entière.

M^e Roulet leur explique que dans les années passées, l'idée était venue de créer des taxis collectifs pour réduire le prix de la course. Il s'agissait de pouvoir prendre, en cours de route, un taxi déjà occupé. Bien que ce projet ne se soit jamais développé, il est bénéfique de le maintenir. Une telle proposition peut représenter une complémentarité intéressante en matière de modes de transports.

Un commissaire propose de remplacer « Le Conseil d'Etat fixe (...) » par « Le Conseil d'Etat **peut fixer** (...) ».

Cet amendement est rejeté

Pour : 7 (3 L, 2 PDC, 1 R, 1 UDC)

Contre : 7 (2AdG, 3 S, 2Ve)

Abst. : 1 (1 R)

Le président met ensuite aux voix l'alinéa 2 modifié et il est accepté

Pour : 10 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 1 R, 2 PDC)

Contre : 4 (3 L, 1 UDC)

Abst. : 1 (1 R)

Mis aux voix, l'article 33 dans sa totalité est accepté

Pour : 11 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 R, 2 PDC)

Contre : 4 (3 L, 1 UDC)

Art. 34, al. 1 et 2

Mis aux voix, les alinéas 1 et 2 de l'article 24 sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 3

Plusieurs commissaires seraient favorables à voir affiché clairement le nom et la photo du chauffeur de taxi, voire le numéro de matricule, pour permettre de savoir à qui on a affaire. D'aucun se réfèrent aussi aux différents endroits, tels des commerces divers où le nom de la personne qui vous répond figure sur une petite carte portée de manière visible.

M^e Roulet explique que le Tribunal fédéral avait supprimé cette possibilité. Ainsi, il n'est pas envisageable d'exiger d'afficher le nom ou la photo du chauffeur et il est préférable d'abandonner cette idée. Il ajoute que la simple indication de la course effectuée permet de retrouver le chauffeur et le véhicule.

Mis aux voix cet alinéa est adopté à l'**unanimité**,

Art. 34, al. 4, 5, 6 et 7

Les députés n'ayant aucune remarque à formuler, le président met aux voix ces alinéas et ils sont approuvés à l'**unanimité**.

Mis aux voix, l'article 34 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 35, al. 1

Le Président suggère de supprimer le double « et » en le remplaçant par un point virgule. Il met aux voix cet alinéa qui est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

M. Scheidegger indique que les contrôles ne sont pas uniquement exercés par la police. Ainsi, il propose l'amendement suivant : « *Les exploitants sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par les autorités* ».

Mis aux voix, cet alinéa tel qu'amendé est adopté à l'**unanimité**.

al. 3 et 4

Mis aux voix ces deux alinéas, sont adoptés à l'**unanimité**.

Il est précisé que dans le cas de déplacements à prix forfaitaire, parce qu'il n'y a pas de compteur, la tenue d'un journal est alors obligatoire, comme pour les limousines.

Mis aux voix, l'article 35 dans sa totalité est approuvé à l'**unanimité**.

Art. 36, al. 1, 2, 3 et 4

M^e Roulet explique qu'il semble nécessaire de modifier l'article 36, car il existe une procédure et un champ d'application de ces conventions. Il serait, par conséquent, mauvais de créer une procédure spécifique pour les taxis et il est préférable de se référer à la LIRT. Ainsi, cet article devient :

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

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

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

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

M. Scheidegger ajoute que cette disposition permet de lutter contre le travail au noir.

Mis aux voix, les alinéas, puis la totalité de l'article, sont adoptés à **l'unanimité**.

Art. 37, al. 1

M^e Roulet indique qu'un taux de conduite minimal devra être fixé.

A un commissaire qui demande si les exploitants en qualité d'indépendant sont employeurs, M^e Roulet répond par l'affirmative.

Un député propose l'amendement suivant : « Les exploitants en qualité d'indépendant **peuvent employer des chauffeurs pour autant qu'ils** justifient exercer de manière effective et personnelle la conduite de leur véhicule ».

Mis aux voix l'alinéa 1 tel que proposé est adopté à **l'unanimité**.

al. 2

Sur proposition d'un commissaire l'alinéa 2 est modifié comme suit : « L'exploitant qui souhaite engager un chauffeur doit solliciter une autorisation au département en indiquant son taux d'activité et celui de son ou ses employés. »

Mis aux voix, cet amendement est adopté à **l'unanimité**.

al. 3

L'alinéa 3 devient : « Sur demande du département, l'exploitant doit justifier en tout temps du maintien des conditions de l'alinéa 1 **et 2** ».

Mis aux voix, cet amendement est adopté à l'**unanimité**.

al. 4 et 5

Ces deux alinéas, ainsi que l'article 37 dans sa totalité sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 38, al. 1A

Au sujet de l'équipement du véhicule, M^e Roulet précise qu'il est, ici, principalement question du tachygraphe.

Un commissaire propose l'amendement suivant : « 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 ».

Cet alinéa, avec son amendement, est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

M. Scheidegger explique que si un chauffeur décide, par avance, de ne pas véhiculer d'enfants, il n'est pas dans l'obligation de se munir d'un siège à cet effet. Il en est de même pour les cartes de crédit.

Une longue discussion a lieu au sujet de l'obligation d'équiper un certain nombre de véhicules de sièges pour enfants d'une part et d'offrir la possibilité d'un encaissement à l'aide d'une carte de crédit. Ce dernier problème se pose surtout à l'aéroport.

Il est finalement décidé d'octroyer la compétence au Conseil d'Etat par l'amendement suivant :

« Le Conseil d'Etat fixe les modalités des moyens techniques pour l'encaissement des courses par carte de crédit ».

qui devrait figurer à l'alinéa 10.

Cette proposition est acceptée à l'**unanimité**.

L'alinéa 2 est ainsi supprimé.

al. 2 (ancien 3)

M^e Roulet explique qu'il est possible techniquement, avec un compteur horokilométrique, d'avoir une carte à puce qui comptabilise les heures de travail du chauffeur. Une fois le maximum atteint, un témoin le signale et le chauffeur ne peut plus prendre de nouveaux clients. Il s'agit d'une mesure très efficace et acceptée par la profession.

Il précise que ces témoins n'existent pas encore. En outre, la carte sera liée au chauffeur, pas au véhicule.

Un commissaire ajoute que tant que le voyant lumineux est vert, le chauffeur a l'obligation de charger des clients.

Mis aux voix cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 3 (ancien 4)

Une décision de principe a déjà été prise dans la discussion initiale pour admettre une couleur unique réservée aux taxis avec droits de stationnement. Quant aux modalités de cette question de couleur ou de signes distinctifs, les commissaires estiment qu'elles doivent figurer dans le règlement, tout comme les questions relative à la publicité.

Suite aux différentes remarques, M^e Roulet propose l'amendement suivant : « Les taxis avec permis de stationnement sont identifiables des autres véhicules servant au transport professionnel de personnes, par une couleur unique **et des signes distinctifs. Les autres véhicules servant au transport professionnel de personnes ne peuvent porter cette couleur et ces signes distinctifs** ».

Mis aux voix, cet amendement est accepté à **l'unanimité**.

al. 4 (ancien 5)

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 5 (ancien 7, rect. de numérotation)

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité** avec la modification suivante : « (...) et par l'apposition d'un autre signe distinctif ; elles ne comportent (...) »

al. 6 (ancien 8)

Cet alinéa est modifié comme suit : « Les exploitants de taxis et les exploitant indépendants d'une limousine peuvent, **si un de** leur propre véhicule (...) ».

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 7 (ancien 9)

Un commissaire suggère de remplacer les termes « *manifestations importantes* » par « *événements* ». En outre, le « *si* » devient « ***pour autant que*** ».

Cet alinéa tel qu'amendé est approuvé à l'**unanimité**.

al. 8 (ancien 10)

Plusieurs commissaires estiment que la publicité ne doit pas empêcher d'identifier un taxi. Aujourd'hui, elle est quelquefois excessive. Il paraît donc indispensable que le règlement fixe un cadre pour éviter les abus. Cet élément ne peut en effet pas être défini dans la loi qui ne devrait contenir que des directives générales.

Un commissaire propose l'adjonction suivante : « Le Conseil d'Etat fixe les exigences pour les enseignes, y compris publicitaires, et les signes distinctifs pour deux catégories de taxis ».

Mis aux voix cet amendement est accepté

Pour : 6 (2 S, 2 AdG, 1 Ve, 1 R)

Contre : 5 (2 L, 2 PDC, 1 UDC)

Abst. : 1 (1 R)

M^e Roulet propose alors l'amendement suivant :

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

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

Cet amendement est accepté

Pour : 9 (3 S, 2 AdG, 1 PDC, 2 R, 1 UDC)

Contre : 1 (1 L)

Abst. : 3 (1 PDC, 1 L, 1 Ve)

Le président met ensuite aux voix l'article 38 qui est accepté

Pour : 9 (3 S, 2 AdG, 1 PDC, 2 R, 1 Ve, 1 UDC)

Contre : 1 (1 L)

Abst. : 2 (1 PDC, 1 L)

Art. 39, al. 1

L'amendement suivant est proposé : « Les taxis doivent accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton ».

Cet alinéa tel qu'amendé est mis voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 2 Cet alinéa est supprimé.

al. 2 (ancien 3)

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 3 (ancien 4)

Un commissaire rappelle qu'il est important de préciser qu'il s'agit d'un numéro de téléphone unique **et non pas** d'une centrale unique.

Le terme « développement » est remplacé par « **la mise en place** ».

Ainsi modifié, cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 4 (ancien 5)

M^e Roulet pense qu'il est nécessaire de mentionner que les taxis doivent se regrouper afin de pouvoir assurer un service au public.

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 5 (ancien 6)

Certains commissaires craignent qu'un numéro unique amène à n'avoir qu'une seule centrale et de ce fait, il n'y aurait plus de concurrence, donc aucune chance de voir les tarifs diminuer.

Un commissaire précise que le numéro serait dévié vers des centrales différentes, par rotation. Il serait particulièrement destiné aux personnes qui ne connaissent pas les numéros des centrales. Ce qui n'empêche pas les clients qui le souhaitent de s'adresser à une centrale de leur choix.

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

Mis aux voix dans sa totalité, l'article 39 est accepté

Pour : 11 (1 L, 3 S, 2 AdG, 2 PDC, 1 R, 1 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 R)

Art. 40, al. 1

Le président met cet alinéa aux voix et il est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Par le terme « paritairement », les commissaires comprennent un pourcentage relatif à un 50/50. Or, ce n'est pas forcément le cas pour les cotisations sociales. Ce terme s'applique lors des négociations entre partenaires sociaux.

La lettre c) est modifiée comme suit : « qu'il supporte seul tous les coûts liés à l'activité **professionnelle** ».

M^e Roulet propose l'amendement suivant : « e) que les cotisations sociales sont supportées et payées conformément aux lois en vigueur ».

Et il explique que cette disposition évoque la reconnaissance du statut d'employé et non pas une éventuelle autorisation.

Mise aux voix cette lettre e) telle qu'amendée est adoptée à l'**unanimité**.

Mis aux voix cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 3 et 4

Mis aux voix ces alinéas sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 5

M^e Roulet explique qu'on part de l'idée que l'employé doit prouver qu'il est engagé afin de pouvoir vérifier son statut. Il n'est pas concevable de mettre uniquement la charge sur l'exploitant.

D'autre part, une personne qui emploie un chauffeur et qui ne veut pas lui fournir un contrat de travail suffisant, perd son permis.

Mis aux voix, cet alinéa est approuvé à l'**unanimité**.

al. 6

M^e Roulet souligne que des preuves sont exigées. Ainsi, un chauffeur qui n'est pas employé est un indépendant. Pour une entreprise, les vérifications s'effectuent pour chaque chauffeur employés. Pour répondre à différentes interrogations des commissaires, il propose l'amendement suivant :

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

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

Mis aux voix cet amendement est adopté à **l'unanimité**.

al. 7

M^e Roulet suggère l'amendement suivant :

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

Cet amendement est approuvé à **l'unanimité**.

Mis aux voix, l'article 40 dans sa totalité est approuvé à **l'unanimité**.

Art. 41, al. 1

M^e Roulet précise que cette disposition permet à des chauffeurs indépendants de rejoindre une centrale avec la possibilité de prendre un taxi en gérance.

Et pour répondre aux commissaires qui se demandent s'il n'y a pas de risque d'utiliser ce biais pour contourner la location de plaques, M^e Roulet indique que tout est précisément mis en œuvre pour empêcher cette location par la fixation d'un loyer. La sanction est nette puisque celui qui prend le risque d'appliquer un loyer non admissible perd tout.

De plus, la sanction encourue est vraisemblablement trop importante pour prendre un tel risque.

Mis aux voix cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 2

M^e Roulet indique que cet article doit être mis en regard avec l'article 30, alinéa 2. Le statut des indépendants doit être tenu dans un registre. En outre, il y a une obligation pour l'indépendant d'être affilié à une caisse de compensation.

Le président met aux voix l'alinéa 2 avec les amendements proposés :
« Le chauffeur doit justifier, **en tout temps**, auprès de l'entreprise qui en garde copie, être affilié **en qualité d'indépendant** auprès d'une caisse de compensation et être titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi **indépendant** ».

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 3

Il est également approuvé à l'**unanimité**.

al. 4

M^e Roulet précise qu'il s'agit d'un système de numerus clausus des permis de stationnement. Si un plafond n'est pas fixé, le loyer risque d'augmenter de manière arbitraire.

L'alinéa 4 est approuvé à l'**unanimité**.

al. 5

En cas de conflit, M^e Roulet déclare que c'est le département qui tranche au premier niveau. Si le conflit perdure, le Tribunal administratif prend la décision finale.

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 6

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

Mis aux voix, l'article 41 dans sa totalité est approuvé à l'**unanimité**.

Art. 42, al. 1

Au sujet de la problématique de la commission de la concurrence, M^e Roulet explique qu'il s'agit d'un système de plafond qui répond à l'intérêt

public. En outre, ce point a été largement débattu par le milieu professionnel qui a été consulté.

Cet alinéa, qui devient l'alinéa 6, est adopté à l'**unanimité**.

al. 1 (ancien al. 2)

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 2 (ancien al. 3)

M^e Roulet explique que de telles courses ne peuvent s'effectuer qu'en dehors des frontières cantonales. Ainsi, il s'agit de permettre d'enlever les bonbonnes en dehors du canton.

Pour tenir compte du problème français, un commissaire suggère d'évoquer l'étranger plutôt que les cantons. Quant au problème des fausses courses, il n'est pas certain que ce qui a jusqu'alors été voté donne la garantie d'éviter les fraudes. Il serait nécessaire et important de procéder à un nouveau contrôle.

« Les taxis peuvent pour certaines courses déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors des frontières cantonales, être rémunérés 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 leurs courses sauf à l'étranger** ».

Cet amendement est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 3 (ancien al. 4)

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**

al. 4 (ancien al. 5)

Pour répondre aux interrogations des commissaires, M. Scheidegger indique que le Conseil d'Etat devait fixer des tarifs de manière régulière. Tout récemment, et après avoir refusé d'augmenter le prix des kilomètres pendant des années, il a décidé d'une hausse de certains postes et kilomètres.

Sur proposition d'un commissaire, le président met aux voix la suppression du terme « tous les ans » qui est acceptée

Pour : 11 (3 L, 1 S, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1UDC)

Contre : –

Abst. : 2 (2 S)

Mis aux voix, cet alinéa avec suppression de la dernière phrase est accepté

Pour : 8 (3 L, 2 PDC, 2 R, 1 UDC)

Contre : 1 (1 S)

Abst.: 4 (2 S, 2 Ve)

al. 5 (ancien al.6)

M^e Roulet explique que jusqu'en 1999, il existait deux zones tarifaires. Depuis, cette mesure a été abolie et il existe désormais un seul tarif pour le canton. Un prix inférieur au plafond peut être appliqué. Mais au sein d'une centrale, les taxis doivent assurer un prix identique.

Un commissaire suggère l'amendement suivant à l'alinéa 4 : « ***Le canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire*** ».

Mis aux voix l'amendement est adopté à l'**unanimité**, ainsi que l'alinéa 4 modifié.

Mis aux voix l'article 42 dans sa totalité est accepté

Pour : 12 (3 L, 2 S, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 S)

Art. 43, al. 1 et 2

Mis aux voix les alinéas 1 et 2, ainsi que l'article 43 dans sa totalité, sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 44

M^e Roulet propose une nouvelle version de cet article 44.

al. 1

En cas de saisie du permis, plusieurs députés proposent que la fin de la phrase figure dans le règlement, en ce qui concerne la suite du trajet pour le client

La présidente lit la nouvelle rédaction de l'alinéa 1 :

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

Mis aux voix, cet alinéa est adoptée à l'**unanimité**.

al. 2

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

Cet alinéa est adopté

Pour : 9 (2 S, 1 AdG, 2 PDC, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 R)

al. 3

L'alinéa 3 tel que proposé dans le document distribué est adopté à l'**unanimité**

Mis aux voix, l'article 44 dans sa totalité est accepté

Pour : 9 (2 S, 1 AdG, 2 PDC, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 R)

Art. 46, al. 1, 2 et 3

Les trois alinéas sont mis aux voix, ainsi que l'article dans sa totalité, et sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 47, al. 1 et 2

A un commissaire qui demande s'il est possible de suspendre une autorisation d'exploiter pendant dix jours, M^e Roulet répond que cela se fait couramment.

Mis aux voix, ces deux alinéas sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 3, 4, 5 et 6

Ces alinéas sont mis aux voix et adoptés

Pour : 9 (2 S, 1 AdG, 2 PDC, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 R)

Mis aux voix, l'article 47 dans sa totalité est adopté à la majorité

Pour : 9 (2 S, 1 AdG, 2 PDC, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 R)

Art. 48, al. 1

Une commissaire suggère l'ajout du terme « **notamment** » après « *formée* ».

L'alinéa 1 devient : « Les mesures et sanctions administratives sont prononcées par le département **après consultation** de la commission de discipline, formée **notamment** de représentants de milieux professionnels, des organes de police et du Service des Automobiles et de la navigation. Elle donne un préavis qui ne lie pas le département ».

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

M^e Roulet précise que la nomination des membres s'effectue après consultation des milieux concernés et c'est le Conseil d'Etat qui fixe les modalités.

Mis aux voix, cet alinéa 2 est adopté à l'**unanimité**.

Mis aux voix, l'article 48 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 49

Mis aux voix, l'article 49 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 50, al. 1

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Les commissaires souhaitent que cette commission soit traitée comme les autres commissions consultatives, particulièrement en ce qui concerne les jetons de présence versés à ses membres.

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

Mis aux voix, l'article 50 est approuvé à l'**unanimité**.

Art. 51 / Art. 52

Ces articles sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 53, al. 1

Le terme « reçoivent » devient « **se voient délivrer** ».

Mis aux voix, cet alinéa avec cette modification est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

al. 3

Le terme « reçoivent » devient « **se voient délivrer** ».

M^e Roulet explique qu'un nouveau délai est octroyé pour les conditions plus strictes. Il ne s'agit pas d'une nouvelle requête d'autorisation mais d'une justification du transfert d'autorisation.

Afin de trouver une nouvelle formulation, le président suggère que cet aspect soit repris en troisième lecture.

al. 4

Le terme « reçoivent » devient à nouveau « **se voient délivrer** ».

La formulation doit également être revue comme à l'alinéa 3.

al. 5

Le terme « reçoivent » devient à nouveau « **se voient délivrer** ».

Cet alinéa est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

Le président met aux voix l'article 53 dans sa totalité avec une réserve sur la formulation des alinéas 3 et 4. Ce article est adopté à l'**unanimité**.

Art. 54, al. 1 et 2

Le terme « reçoivent » devient à nouveau « **se voient délivrer** ».

Mis aux voix, ces deux alinéas sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 3

A un commissaire qui demande s'il est nécessaire de faire mention des articles 40 et 41 à la fin de l'alinéa, M^e Roulet répond par l'affirmative, car il y a principe cumulatif.

Un autre commissaire suggère de remplacer les termes « *délai raisonnable* » par « *ultime délai* ».

Un député propose de remplacer les termes « l'emploi de travailleurs » par « d'occuper des employeurs ».

Mis aux voix, cet alinéa avec ces deux modifications est adopté à **l'unanimité**.

L'article 54 dans sa totalité est accepté à **l'unanimité**.

Art. 55, al. 1

Le terme « *fondés* » est remplacé par « *autorisés* ».

Cet alinéa est approuvé à **l'unanimité**.

al. 2 et 3

Ces deux alinéas sont adoptés à **l'unanimité**

L'article 55 est adopté à **l'unanimité**.

Art. 56, al. 1, 2, 3 et 4

A l'alinéa 1, le terme « *fondés* » est remplacé par « *autorisés* ».

A l'alinéa 2, il faut lire « *le cas échéant* ».

A l'alinéa 4, les termes « est fondé à obtenir » devient « **bénéficie** ».

Ces quatre alinéas et l'article dans sa totalité sont mis aux voix et adoptés à **l'unanimité**

Art. 57

Cet article est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

Art. 58, al. 1

M^e Roulet se réfère au tableau remis aux députés permettant de comprendre le mécanisme de cet article. Il explique qu'il a été revu selon l'idée générale qui, après discussion avec la profession, vise à tendre vers la suppression des taxis sans permis de stationnement. Un savant calcul a été effectué pour connaître le nombre idéal de taxis. Ce chiffre avoisine 800 et il est accepté par la profession.

L'alinéa 1, tel que proposé dans le document remis en début de séance, est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 2

Un commissaire trouve peu adéquat de donner un chiffre de départ, car celui-ci évoluer avec le temps. Mais M^e Roulet explique que cette mesure a une durée d'un an après l'entrée en vigueur de la loi. Il ajoute que le chauffeur qui travaille au sein d'une entreprise ou pour un indépendant n'a rien à payer. Cette taxe est destinée aux chauffeurs désireux de devenir indépendants.

L'alinéa 2 tel que proposé dans le document est modifié comme suit : « Ces permis de stationnement sont délivrés contre paiement de la taxe unique prévue à l'article 21, alinéa 4, mais dont le montant dépend **de la date** du début d'activité **sans interruption**, dans la profession du taxi du requérant. La taxe est de (...) ».

Cet alinéa tel que modifié est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 3

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 4

L'alinéa 4 est amendé comme suit : « **Tant que le nombre** de permis de stationnement **n'a pas atteint** le nombre déterminé dès la deuxième année, le montant compensatoire d'annulation des permis de stationnement selon l'article 22, est fixé à 40 000 F et la taxe selon l'article 21, alinéa 4, à 60 000 F ».

Cet alinéa tel qu'amendé est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 5

M^e Roulet explique que cette formule 40/60 permet de créer un fond de roulement pour pouvoir disposer des moyens nécessaires à ramener le nombre de permis à un chiffre plus faible, après la première année.

L'alinéa 5 devient : « **Dès que le département considère que** le nombre de permis de stationnement **est adéquat et reste stable**, le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et de l'indemnité selon les principes de l'article 21, alinéa 6 ».

Cet alinéa tel qu'amendé est mis aux voix et adopté à **l'unanimité**.

al. 6

Les termes « n'est pas perçue » deviennent « n'est **plus** perçue ».

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 7 et 8

Ces deux alinéas sont mis aux voix et adoptés à l'**unanimité**.

Le président met aux voix l'article 58 qui est approuvé à l'**unanimité**.

Art. 59, al. 1

Mis aux voix, il est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

Les commissaires estiment que la couleur unique peut être imposée pour les véhicules achetés dès l'entrée en vigueur de la loi.

L'amendement suivant est donc proposé : « Pour les véhicules déjà immatriculés ou commandés avant l'entrée en vigueur de la loi, la couleur unique d'identification en conformité de l'article 38, alinéa 3 est obligatoire dans un délai de cinq ans ».

Cet amendement est adopté à l'**unanimité**.

al. 3

Mis aux voix, cet alinéa qui est adopté à l'**unanimité**.

Mis aux voix, l'article 59 est adopté à la majorité

Pour : 13 (1 L, 3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 L)

Art. 60

Le président met aux voix cet article qui est adopté à l'**unanimité**.

Art. 61 (nouveau)

M^e Roulet propose l'article 61 suivant :

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

Mis aux voix, cet article est adopté à l'**unanimité**.

Art. 62 (nouveau)

M^e Roulet propose l'article suivant relatif aux discussions précédemment tenues sur l'article 48.

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

Le président met aux voix cet article est adopté à l'**unanimité**.

3^e débat

Il faut relever que dans cette partie des travaux de la commission, pour la plupart des articles, les amendements introduits portent essentiellement sur la forme.

Afin de mettre le titre de la loi en conformité avec la législation fédérale, ainsi que le droit européen, M^e Roulet expose qu'il convient de retirer le terme « véhicules légers » pour retenir celui de « voitures automobiles ».

Le titre de la loi est modifié comme suit :

Loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) - H 1 30

La parenthèse (L Taxis) est supprimée.

Ce titre ainsi modifié est accepté à l'**unanimité**.

Pour : 14 (2 L, 3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1UDC)

Art. 1, al. 1

En plus du remplacement de « *véhicules automobiles légers* » par « *voitures automobiles* », un commissaire suggère la suppression de la virgule après « notamment », soit :

La loi a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de **voitures automobiles** et une exploitation des services de taxis et de limousines conformes, notamment aux exigences de la sécurité publique [....]

L'alinéa ainsi amendé est accepté.

al. 2

L'adjonction de deux virgules est suggérée :

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

L'alinéa ainsi amendé est accepté.

Art. 2

A l'alinéa 1, « véhicules automobiles légers » est remplacé par « **voitures automobiles** »

La lettre b) de l'alinéa 3, pour des raisons de compréhension, est modifiée comme suit :

b) [...], pour l'usage personnel *de ces derniers* ou celui des personnes de *leur* famille ou faisant ménage commun avec *eux*.

Ces amendements sont acceptés

Art. 3, al. 1

Le terme « *véhicules automobiles légers* » est remplacé par « **voitures automobiles** »

Lettre a) : suppression de « dont le poids total n'excède pas 3500 kg » ainsi que la fin de la parenthèse « jusqu'à 3,50 t), soit :

a) les « voitures de tourisme » affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1)

Les deux amendements sont acceptés

al. 3

M^e Roulet explique que les termes « avec droit de stationnement » ne recouvrent plus les nouveaux avantages accordés par la loi, et notamment l'autorisation d'utiliser des voies de bus. C'est la raison pour laquelle il conviendrait de parler de « taxis de service public » et « taxis de service privé ».

Dans la mesure où des exigences complémentaires sont demandées aux taxis et où des avantages leur sont octroyés en matière d'accès aux voies de bus, plusieurs commissaires trouvent cette volonté de clarification adéquate, pour autant que la profession la trouve pertinente.

Seul un commissaire est opposé à cette proposition qui lui paraît inadéquate pour une prestation privée, quant bien même elle a un caractère de service public.

Pour autant que le terme ne figure pas sur la bonbonne, M^e Roulet indique que les milieux concernés n'ont pas marqué d'opposition particulière à cette proposition de changement qui leur a été communiquée.

La formulation suivante :

Les taxis disposant d'un droit d'usage [.....] sont désignés comme *des taxis ayant un caractère public (ci-après « service public »)*. *Les taxis n'ayant pas ce caractère sont désignés comme des taxis de service privé (ci-après « service privé »)*.

Pour : 9 (2 AdG, 3 S, 1 UDC, 1 L, 2 PDC)

Contre : 1 (1 R)

Abst. : 2 (1 L, 1 Ve)

L'alinéa 3 ainsi modifié est accepté.

al. 4

Le terme « *véhicules automobiles légers* » est remplacé par « *voitures automobiles* »

Sur proposition d'un commissaire, le terme « *suivant* » des conditions [.....] est remplacé par « *selon* » des conditions [.....]

L'amendement est accepté.

Art. 4

al. 2

Sur proposition d'un commissaire, afin de supprimer deux fois le mot « pour », l'alinéa 2 est modifié comme suit :

L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel *afin* d'effectuer des courses privées [.....]

L'amendement est accepté.

M^e Roulet explique aux commissaires qui s'interrogent à ce propos qu'il n'y a pas de risque que les chauffeurs bénévoles entrent dans le champ d'application de la loi à la lettre « d ».

Art. 5

Pas de remarques particulières.

Art. 6

A l'alinéa 1, pour des raisons de compréhension, la formulation est modifiée comme suit :

La carte professionnelle de chauffeur de taxis [.....] ainsi qu'en qualité d'employé d'une entreprise de taxis ou de limousines ou de locataire **d'un véhicule** d'une entreprise de taxis de service public.

L'amendement est accepté.

Art. 7

Pas de remarques.

Art. 8

Pour des raisons de clarté, **l'alinéa 5** est modifié comme suit :

La carte professionnelle de dirigeant mentionne si l'exploitation **de l'entreprise** est limitée au service de limousines [.....]

L'amendement est accepté.

Art. 9

A l'alinéa 1, les lettres c) et f) sont modifiées comme suit :

c) autorisation d'exploiter **une entreprise de taxis de service public**

f) autorisation d'exploiter **une entreprise de limousines**

A l'alinéa 2, le terme « *autorisée* » est remplacé par « *habilitée* » et **les lettres b) et c)** sont modifiées comme suit :

b) autorisation d'exploiter **une entreprise de taxis de service public**

c) ou **une entreprise de taxis de service public**

Les amendements des alinéas 1 et 2 sont acceptés.

Art. 10

La lettre d) est modifiée comme suit :

d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences **du droit fédéral et de la présente loi**, immatriculé à son nom dans le canton de Genève ;

L'amendement est accepté.

Art. 11

A la lettre b), le terme « *allouer* » est remplacé par « *délivrer* ».

La lettre e) est modifiée comme suit :

e) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant ***aux exigences du droit fédéral et de la présente loi***, qu'elle immatricule à son nom **dans le canton de Genève**.

L'alinéa 3 est modifié comme suit :

L'exploitant doit conduire personnellement [.....] pour l'exercice d'une ***autre*** activité professionnelle, ***quelle qu'elle soit***.

Les amendements sont acceptés.

Art. 12

Le titre de l'article est modifié comme suit :

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

L'alinéa 1 subit la même modification, soit :

L'autorisation d'exploiter ***une entreprise de taxis de service public***, comprenant [.....]

Les lettres a) et d) sont modifiées ainsi :

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

d) la personne physique est inscrite [.....] Si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit ***en qualité d'organe*** ;

La lettre f) est modifiée comme suit :

f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité et répondant aux exigences ***du droit fédéral et de la présente loi***, immatriculé à son nom dans le canton de Genève

L'al. 2 est modifié ainsi :

L'autorisation confère la faculté d'exploiter ***une entreprise de taxis de service public*** [.....] **dans le** respect des conditions fixées aux articles 40 ou 41.

Les amendements sont acceptés.

Art. 13

L'alinéa 1 est modifié pour ajouter [.....] une centrale d'ordres de courses de taxis **(ci-après : la centrale)**

En revenant à l'article 13, M^e Roulet propose la suppression de la dernière partie de l'art.13, al.1, lettre a), à savoir « *et n'est pas titulaire d'un permis de service public* ».

Cette suppression est adoptée.

Pour : 14 (3 S, 2 AdG, 1 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 Ve)

A la lettre f), les termes « doit justifier » sont remplacés par « **justifie** »

La lettre i) est modifiée comme suit :

i) dans la limite de ses places disponibles et de ses capacités de diffusion des ordres de courses, la centrale offre la faculté aux exploitants de taxis de service public de s'affilier [.....]

Aux alinéas 2 à 4, les corrections sont faites pour remplacer avec ou sans permis de stationnement par **taxis de service public** ou **taxis de service privé**.

Art. 14

La lettre d) est modifiée comme suit :

d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant *aux exigences du droit fédéral et de la présente loi*, immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

La lettre e) est modifiée comme suit :

e) dispose d'**une place de stationnement privée** pour garer la limousine en dehors des périodes de circulation ;

L'alinéa 3 est modifié comme suit :

L'exploitant doit conduire personnellement [.....]. Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une *autre* activité professionnelle, *quelle qu'elle soit*.

Art. 15

Le titre de l'article et l'alinéa 1 sont modifiés comme suit :

L'autorisation d'exploiter *une entreprise* de limousines [.....]

Les lettres a), d) et f) sont modifiées comme suit :

a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement *une* personne morale [...]

d) La personne physique est inscrite [.....] ; si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit **en qualité d'organe**.

f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing [.....] et répondant *aux exigences du droit fédéral et de la présente loi*, [.....]

Les amendements sont acceptés.

Art. 16

L'alinéa 4 est modifié comme suit :

Le titulaire de la carte professionnelle [.....] exploitant *une entreprise* de taxis ou de limousines [.....]

L'amendement est accepté.

Art. 17

Titre : Adjonction du mot « social », soit :

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

A l'alinéa 2, Un commissaire insiste sur la nécessité de faire figurer dans la loi la notion d'expertise. Il propose la formulation suivante :

Le département autorise le transfert si le prix de celui-ci ne dépasse pas la valeur réelle de l'entreprise, *déterminée par une expertise, et* dans laquelle est comprise [.....]

al. 3 : Adjonction du mot « social » et d'un « s » à alinéa, soit :

L'autorisation de transférer tout ou partie du capital *social* est subordonnée [.....] et le montant compensatoire prévu à l'art. 22, *alinéas* 3 et 4

Les amendements sont acceptés.

Art. 18, al. 1

al. 1 : Suppression du mot « libre » ; remplacement de « véhicules automobiles légers » par « voitures automobiles » et « est garanti » par « est assuré dans les limites fixées dans la présente loi », soit :

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

Ces modifications sont acceptées.

al. 4 : « permis de stationnement » est remplacé par *permis de service public*.

al. 6 : les termes « exceptions prévues aux » est remplacé par *exceptions des* [.....].

al. 9 : modifié comme suit :

[.....] s'avère insuffisante à répondre au besoin lors *d'événements impliquant un fort accroissement de la demande, des* [.....].

Art. 19

Aux alinéas 1, 2 et 5, les termes « rues résidentielles, marchandes ou piétonnes » sont remplacés par *zones ou rues dans lesquelles la circulation est restreinte* suite à l'avis émis par l'Office des Transports et de la Circulation, pour désigner les lieux concernés.

al. 2 : après « de s'arrêter aux stations de taxis, est ajouté : *dans l'attente de clients*.

al. 4 : remplacement de permis de stationnement par *permis de service public* et suppression de « *Il suit son sort* », le point étant également supprimé.

M^{me} Spoerri souhaiterait que les entreprises de limousines puissent faire usage, sur certains parcours, des voies réservées aux transports en commun. Cela concerne notamment la conduite de personnalités arrivant à Genève et pour lesquelles il y aurait lieu d'être un peu plus flexible.

Plusieurs commissaires admettent que la situation est délicate s'agissant de personnalités invitées. Mais ils soulignent aussi que des mesures peuvent être prises par le Conseil d'Etat, sans passer par une loi, pour des convois exceptionnels, souvent escortés par la police.

Mais M. Scheidegger, fait remarquer que les escortes de police ne sont pas forcément utilisées, cela pour respecter une certaine discrétion. Par ailleurs, les ministres en visite à Genève se déplacent rarement seuls. En réalité, la demande du département vise certains axes uniquement, notamment de l'aéroport au centre ville.

En ce qui concerne l'ouverture aux limousines, par le truchement de la loi, de voies réservées aux bus ou d'accès facilité des zones piétonnes et marchandes, plusieurs commissaires trouvent que cette proposition va à l'encontre du but recherché qui est de donner des facilités aux taxis de service public.

Si l'on commence à introduire des exceptions dans la loi, les commissaires craignent aussi qu'il soit difficile de faire la distinction entre les véhicules qui peuvent en bénéficier et les autres.

Le problème devrait être réglé à l'article 33.

Un autre commissaire estime que le problème pourrait être résolu par le Conseil d'Etat, respectivement le Service du protocole, en délivrant une autorisation écrite à une entreprise de limousines, lors de manifestations, conférences, etc. Cette solution pragmatique aurait l'avantage de respecter les règles de fonctionnement de l'Etat.

M. Scheidegger propose la formulation ci-après pour un alinéa 5:

Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter un taxi de service privé selon l'article 10 ou de limousine, selon les articles 14 et 15 peuvent disposer de l'accès à certaines voies réservées aux transports en commun ainsi qu'à des zones ou des rues dans lesquelles la situation est restreinte.

Le président propose de passer au vote afin de savoir en premier lieu si la Commission est favorable à un changement dans la formulation de l'alinéa 5 :

Pour : 5 (2 L, 1 UDC, 2 R)

Contre : 8 (2 PDC, 3 S, 2 Ve, 1 AdG)

Abst. : 1 (1 AdG)

La formulation de l'**alinéa 5** reste inchangée, à l'exception de la suppression du terme « service », soit :

Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter **un taxi** de service privé selon l'article 10 ou **une limousine ou une entreprise de limousines** selon les articles 14 et 15 [.....]

Il faut relever que l'accès aux voies de bus et aux zones à circulation restreinte n'est réglé ni à l'article 19, ni à l'article 33. Par ailleurs, les taxis de service public n'ont pas l'exclusivité de pouvoir utiliser les voies réservées aux transports en commun. D'autres véhicules peuvent accéder à ces voies, les véhicules d'urgence, ambulances, voiture de médecin, voirie, etc. Pourraient s'y ajouter, selon des modalités fixées par le Conseil d'Etat ou le département, des voitures de ministres ou de personnalités.

Art. 20, al. 1

suppression de « au service du public », soit :

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

Art. 21, al. 1 est modifié comme suit :

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

L'alinéa 3, 2^e phrase, est modifié comme suit :

Chaque requérant n'est ***habilité*** à se voir délivrer qu'un seul permis. ***Il*** ne peut se réinscrire qu'après l'obtention d'un permis.

L'alinéa 6 est modifié comme suit :

Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds et fixe le montant de la taxe de manière à ce que, ***en fonction*** de la rotation des permis, ***les titulaires*** qui cessent leur activité perçoivent un montant compensatoire au moins égal à 40 000 F. La taxe est égale ou supérieurs au montant compensatoire et d'un montant maximum de 200 000 F.

La discussion s'engage à nouveau autour du montant maximal mentionné à cet article que certains commissaires ne souhaitent pas voir figurer dans la loi.

M^e Roulet se réfère au but visé par la loi de 1999. Il s'agissait en premier lieu de permettre à ceux qui quittent la profession de disposer d'un moyen de retraite. Deuxièmement, il était apparu nécessaire de modifier le système de la taxe annuelle payée par chacun, qui ne fonctionnait pas à satisfaction. Actuellement, avec l'ouverture des bilatérales, les frontaliers n'ont plus de barrière pour s'établir à Genève dans une activité de taxi. Or, pour stationner au centre d'Annemasse, un exploitant de taxi doit payer environ 200 000 euros. Dans la mesure où il y a une rotation des permis, il est à craindre qu'un nombre important de frontaliers s'inscrivent, d'où l'importance aussi de protéger le système actuel. En ce qui concerne le financement, il convient également de rappeler que les montants seront fixés par les milieux professionnels eux-mêmes.

Un commissaire rappelle qu'il s'était déjà opposé à l'introduction de ce système estimant qu'il n'incombe pas à l'Etat d'organiser un 2^e pilier, profession par profession. En second lieu, il reste persuadé que certaines personnes qui souhaitent avoir un permis de service public ne pourront pas verser une telle somme. S'agissant de la concurrence avec les frontaliers, il verrait un autre moyen d'y pallier, en introduisant dans la loi qu'il faut être domicilié au moins depuis une année à Genève avant de pouvoir se mettre sur la liste d'attente.

La fin de l'alinéa est donc complété ainsi : « La taxe est égale ou supérieure au montant compensatoire et **son** montant maximum **fixé par le Conseil d'Etat** ».

Cet amendement est adopté à **l'unanimité**.

L'article 21 est mis au voix dans sa totalité et il est adopté à **l'unanimité**.

Art. 22, al. 1 et 2

Ces deux alinéas ne suscitent aucun commentaire, les termes « permis de stationnement » étant remplacés par *permis de service public*.

al. 3

M^e Roulet souligne que les permis ne peuvent se faire payer que l'un après l'autre. L'alinéa 6 précise que la date d'inscription établit la liste d'attente.

L'alinéa 3 est adopté à **l'unanimité** avec la même modification qu'aux alinéas précédents.

al. 4

Pour plus de précision, M^e Roulet propose l'amendement suivant :

« (...) *de ceux qui restituent leur permis de service public et de la nécessité d'affecter une partie de la taxe (...)* ».

Cet amendement est adopté à l'**unanimité**.

al. 5

M^e Roulet précise qu'il y a une liste pour les personnes souhaitant sortir de la profession et une autre destinée aux personnes souhaitant y entrer.

Un commissaire suggère de remplacer les termes « *montant disponible* » par « ***montant prévisible*** » ce qui donne : « (...) *additionné du **montant prévisible**, tel qu'il résulte de la liste d'attente prévue à l'article 21, alinéa 3 (...)* ».

Cet amendement est adopté à l'**unanimité**.

al. 6

Un commissaire suggère la modification suivante : « *En présence d'une liste d'attente **au sens de l'alinéa 5**, le titulaire (...) Dès l'annulation **du permis** (...)* ».

Cet amendement est mis aux voix et il est accepté

Pour : 5 (3 S, 1 AdG, 1 Ve)

Contre : 4 (2 L, 1 PDC, 1 UDC)

Abst.: 5 (1 L, 1 AdG, 1 PDC, 2 R)

al. 7

Un commissaire précise qu'à l'heure actuelle, un chauffeur est inscrit sur la liste pour pouvoir sortir de la profession. S'il refuse de sortir, il ne peut plus retourner sur cette liste. L'idée est de proposer au chauffeur de conserver son rang sur cette même liste.

L'amendement suivant est mis aux voix :

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

Et il est adopté à l'**unanimité**.

al. 8

Un commissaire souhaite la suppression des termes « *en cas de faillite de l'exploitant* ».

M^e Roulet ne trouve pas cet amendement adéquat. En effet, le fait de faire profiter la masse en faillite va à l'encontre des objectifs visés.

La présidente met aux voix cet amendement, à savoir la suppression des termes « *en cas de faillite de l'exploitant* ». Cet amendement est accepté

Pour : 7 (3 L, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre: 3 (1 S, 2 AdG)

Abst. : 4 (2 S, 2 PDC)

L'alinéa devient : « *Le montant compensatoire d'annulation d'un permis de service public n'est pas dû **en cas de révocation en vertu** de l'article 31 ou de retrait de l'autorisation d'exploiter **en vertu** des articles 46 ou 47* ».

Mis aux voix l'article 22 dans sa totalité est accepté

Pour : 13 (3 L, 2 S, 2 AdG, 2 PDC, 1 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 1 (1 S)

Art. 23, al. 1

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

Cet amendement est adopté à **l'unanimité**.

al. 2

Les termes « *du bénéfice* » sont supprimé. Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**

al. 2

Suppression des termes « *du bénéfice* », avant « *de l'immatriculation* »

al. 3

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

L'alinéa tel qu'amendé est adopté à **l'unanimité**.

al. 4

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité** avec les mêmes modifications que celles apportées à l'alinéa précédent

al. 5

Les termes « *au bénéfice* » sont supprimé. Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**

al. 6

Il est adopté à l'**unanimité**.

Mis aux voix l'article 23 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 24, al. 1

Les termes « *selon les articles 6 ou 8* » deviennent « ***au sens des articles 6 ou 8*** ». Le terme « détenteur » devient « ***titulaire*** ».

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

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

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 3

L'alinéa 3 est adopté à l'**unanimité** avec la modification suivante : « (...) ***selon l'article 12 qui est détenteur de (...)*** »

L'article 24 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 et 32

Ces articles sont adoptés à l'**unanimité**.

Art. 33

Un commissaire souligne que le terme « limousine » a été défini de manière plus large. Il comprend, par exemple, les minibus et autres types de transports de ce genre. Plusieurs commissaires craignent par conséquent que, si la possibilité est offerte aux limousines d'accéder aux voies de bus, elle ne pourra pas être refusée aux autres véhicules.

M^e Roulet explique que les responsables des associations de limousines semblent, pour la plupart, accepter les décisions de la commission et comprendre qu'il est difficile d'ouvrir les voies de bus à un nombre trop important de véhicules.

Partant du principe que les limousines paient une taxe beaucoup plus élevée que les taxis, un commissaire propose d'ajouter à l'article 33, alinéa 1, la phrase suivante : « *Le Conseil d'Etat peut également permettre l'utilisation de certaines voies de bus aux limousines* ».

Mise aux voix cette proposition est rejetée

Pour : 7 (3 L, 2 PDC, 1 AdG, 1 UDC)

Contre: 8 (2 R, 2 Ve, 3 S, 1 AdG)

Abst. : –

L'article 33 est adopté

Pour : 12 (3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : 2 (2 L)

Abst. : 1 (1 L)

Art. 34

Les termes « agents des services de police » sont remplacés par **autorités** à l'alinéa 1.

Une virgule est ajoutée après « *enfants* », à l'alinéa 3.

al. 4 : [.....]*de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient* [.....].

L'article 34 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Art. 35

Le début de l'alinéa 3 devient : « *Les exploitants d'une entreprise de limousines (...)* ».

L'article 35 dans sa totalité est adopté à l'**unanimité**.

Pour: 15 (3 L, 3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 UDC)

Art. 36

Pour répondre aux remarques et interrogations, M^e Roulet précise que la LIRT prévoit bien l'extension des conventions collectives.

L'article 36 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 37

Le début de l'alinéa 1 devient : « *Les exploitants **indépendants** (...)* ».

Avec cette modification, l'article 37 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 38, al. 1

Cet alinéa n'apporte aucun commentaire.

al. 2

Aux lettres b) et c), les termes « *par les témoins lumineux* » sont supprimés.

A un député qui ne trouve pas pertinent que les bonbonnes ne soient pas fixées de manière permanente, M^e Roulet rappelle qu'elles ne peuvent être enlevées que pour les trajets hors de la Suisse.

Un commissaire suggère l'ajout du terme « inamovible » après « *enseigne lumineuse « taxi »* ».

La présidente met aux voix cet amendement qui est rejeté

Pour : 4 (1 R, 2 Ve, 1 S)

Contre: 7 (2 L, 2 AdG, 1 S, 2 PDC)

Abst.: 4 (1 L, 1 UDC, 1 R, 1 S)

L'alinéa 2 est alors mis aux voix avec l'ajout d'un point-virgule à la fin de la lettre b). Cet alinéa est accepté

Pour : 11 (3 L, 2 AdG, 3 S, 2 PDC, 1 UDC)

Contre : 3 (2 Ve, 1 R)

Abst. : 1 (1 R)

al. 3, 4 et 5

Ces alinéas sont adoptés à l'**unanimité**.

al. 6

Une virgule est ajoutée après le terme « *remplacement* ».

Cet alinéa est adopté à l'**unanimité**.

al. 7

La deuxième phrase de cet alinéa est supprimée dès lors qu'elle fait double usage avec l'article 18, alinéa 9.

al. 8

Un commissaire suggère la suppression des termes « *y compris publicitaires* » à la lettre a).

M^e Roulet précise que l'idée n'est pas de restreindre la publicité mais juste de veiller à en limiter l'abus.

La présidente met aux voix l'amendement proposé qui est rejeté

Pour : 5 (3 L, 1 PDC, 1 UDC)

Contre : 8 (2 Ve, 2 AdG, 3 S, 1 R)

Abst. : 2 (1 R, 1 PDC)

L'article 38 est ensuite mis aux voix dans sa totalité et il est accepté

Pour : 12 (3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 UDC)

Contre : 1 (1 L)

Abst. : 2 (2 L)

Art. 39, al. 1

Cet alinéa n'apporte aucun commentaire.

al. 2

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

Cet alinéa tel qu'amendé est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

al. 3

Plusieurs commissaires proposent de supprimer cet alinéa 3 relatif au numéro d'appel unique, car ils doutent qu'un tel fonctionnement soit possible. Ils estiment aussi que cela conduirait à un tarif unique, et réduirait donc toute possibilité de concurrence, qui, elle, est souhaitable.

M^e Roulet indique avoir refait un tour d'horizon des milieux professionnels et déclare que ces derniers sont peu enclins à mettre en place

un tel numéro. La procédure resterait à déterminer. Et un numéro gratuit n'a pas été envisagé.

Estimant que les clients ne prennent pas uniquement les taxis à la gare ou à l'aéroport, des commissaires trouvent que ce numéro unique peut être utile pour les personnes qui ne connaissent pas les différentes centrales. Et rien n'empêche la personne qui connaît son numéro de choisir sa centrale.

La présidente met aux voix la suppression de cet alinéa 3, cette proposition est rejetée.

al. 4

M. Scheidegger précise que ce système sera géré par les milieux professionnels. L'Etat aura un rôle de surveillance.

L'alinéa 4 est adopté à l'**unanimité**.

al. 5

Un commissaire propose la suppression de « *soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution* ».

Un commissaire trouve que le contrat de prestations représente un outil de contrôle. Du moment qu'il y a un rôle de service public, il peut y avoir un contrat de prestations.

Mis aux voix l'amendement est rejeté

Pour : 3 (2 L, 1 R)

Contre : 8 (1 UDC, 2 AdG, 3 S, 2 Ve)

Abst. : 4 (2 PDC, 1 L, 1 R)

L'alinéa 5 devient : « *Le Conseil d'Etat peut définir dans un **contrat** de prestations, soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution, d'autres (...)* ».

Cet alinéa est accepté

Pour : 12 (3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 1 Ve, 1 L, 1 UDC)

Contre : 2 (1 L, 1 Ve)

Abst. : 1 (1 L)

Mis aux voix l'article 39 dans sa totalité est accepté

Pour : 13 (3 S, 2 AdG, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 L, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 2 (2 L)

Art. 40

A l'alinéa 6, la lettre b) devient : « *impartit à l'exploitant d'une entreprise de taxis un délai pour satisfaire aux conditions de l'article 41 pour les chauffeurs disposant de la faculté de travailler comme indépendants* »

Avec cette modification, l'article 40 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 41

A l'alinéa 2, un « d' » est ajouté : « (...) *d'être affilié (...) et d'être titulaire* (...) ».

Avec cette modification, l'article 41 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 42

L'alinéa 1 devient : « *Les tarifs des taxis sont déterminés selon (...)* ».

Quant à l'alinéa 2, il est modifié comme suit : « *Certaines courses de taxis déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors frontière cantonales, peuvent être rémunérées par un montant (...)* ».

Avec ces modifications, l'article 42 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 43, al. 1

La virgule placée après le terme « *notamment* » est supprimée. La fin de l'alinéa devient : « (...) *ou les centrales d'ordres de courses.* »

Cet amendement est adopté à l'**unanimité**, ainsi que l'art. 43 dans sa totalité

Art. 44 et 46

Ces articles sont mis aux voix et adoptés à l'**unanimité**. A L'article 46, alinéa 6, « selon » est remplacé par *en vertu des* et « L'annulation » par *Le retrait*.

Art. 45

A l'alinéa 1, Un commissaire propose que les amendes administratives puissent s'élever jusqu'à 50 000 F.

Mise aux voix, cette proposition est rejetée

Pour : 7 (3 S, 2Ve, 2 AdG)

Contre : 8 (2 R, 2 PDC, 3 L, 1 UDC)

Abst. : –

La fin de l'alinéa 4 devient : « (...) *les personnes responsables de l'infraction* ».

Cette modification est adoptée à l'**unanimité**.

Art. 47

A l'alinéa 2, « *selon les* » devient « **en vertu des** ».

A l'alinéa 5, Le terme « *L'annulation* » devient « **Le retrait** ».

Avec ces deux modifications, l'article 47 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 48

L'alinéa 1 est l'objet d'une nouvelle réécriture par souci d'unité avec l'article 50 :

Une commission de discipline, formée des représentants des milieux professionnels, des organes de police et du Service des automobiles et de la navigation, est appelée à donner son préavis sur les mesures et sanctions administratives prononcées par le département. Ses préavis ont valeur consultative et ne lient pas le département.

La fin de l'alinéa 2 devient : « (...) *et nomme les membres de la commission* ».

L'article 48 est mis aux voix et adopté à l'**unanimité**.

Art. 49

L'article 49 est également adopté à l'**unanimité**, après suppression de « *et fixe les émoluments* », cela étant déjà prévu à l'article 32, alinéa 4.

Art. 50

La fin de l'alinéa 1 est modifiée comme suit : « (...) Elle est consultée par le département chaque fois qu'il le juge nécessaire. **Elle** est réunie au moins deux fois par an ».

La fin de l'alinéa 2 devient : « (...) *et nomme les membres de la commission* ».

Avec ces deux modifications, l'article 50 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 51 et 52

Ces deux articles ne suscitent aucun commentaire.

Art. 53, al. 1

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

Cet amendement est adopté à l'**unanimité**.

al. 2

La modification suivante est proposée et adoptée à **l'unanimité** : « *La mention prévue à l'article 6, alinéa 3, est apposée sur la carte professionnelle après que le département (...)* ».

al. 3

M^e Roulet explique que le libellé des alinéas 3, 4 et 5 a été repris selon la logique de la loi.

Une virgule est ajoutée après le terme « *d'indépendants* ». Un point est placé à la fin de l'alinéa.

Cet alinéa est adopté à **l'unanimité**.

al. 4

Le terme « *nouvelles* » est supprimé. « *Selon l'article 10* » devient « **au sens de l'article 10** ». A la fin de l'alinéa, il faut lire « (...) *l'autorisation d'exploiter sera révoquée* ».

Les modifications de cet alinéa sont adoptées à **l'unanimité**.

al. 5, pas de commentaire

L'art. 53 dans sa totalité est adopté à **l'unanimité**.

Art. 54

A l'alinéa 1, le premier « *selon* » devient « **au sens de** ». Le second devient « **en vertu de** ».

A l'alinéa 3, le terme « *nouvelles* » est supprimé. « *Selon l'article 12* » devient « **au sens de l'article 12** ». A la fin de l'alinéa, il faut lire « (...) *l'autorisation d'exploiter sera révoquée* ».

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

Avec ces modifications, l'article 54 est adopté à **l'unanimité**.

Art. 55

A l'alinéa 2, « *selon l'article 13* » devient « **au sens de l'article 13** ».

L'article 55 dans sa totalité est adopté à **l'unanimité**.

Art. 56, al. 1, 2 et 3

A l'alinéa 2, « *selon les articles 14 ou 15* » devient « **en vertu des articles 14 ou 15** ».

al. 4

L'amendement suivant est proposé : « *L'exploitant qui dirige effectivement, depuis plus de trois ans, une entreprise de limousines comprenant au moins trois véhicules, bénéficie des dérogations prévues à l'article 8, alinéas 3 et 4. Il est également dispensé des obligations découlant de l'article 16, alinéas 2 et 5* ».

M^e Roulet explique que le milieu professionnel des limousines voit d'un mauvais œil que les entreprises existantes exploitées sous forme de sociétés anonymes avec des actions au porteur doivent transformer leur capital en actions nominatives. L'objectif est toutefois de permettre une meilleure visibilité des entreprises pour l'Etat.

Les entreprises ne savent en réalité pas comment procéder pour passer en actions nominatives quand les actionnaires s'y opposent.

L'amendement proposé est rejeté

Pour : 6 (1 R, 2 PDC, 2 L, 1 UDC)

Contre : 7 (2 AdG, 3 S, 2 Ve)

Abst. : –

Un commissaire propose d'établir un délai de trois ans pour se conformer à l'article 16.

M^e Roulet soumet donc l'amendement suivant : « *La personne morale qui exploite une entreprise de limousine dispose d'un délai de trois ans pour satisfaire aux conditions de l'article 16, alinéas 2 et 5* ».

Cet amendement est accepté

Pour : 9 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)

Contre : 1 (1 UDC)

Abst. : 4 (2 L, 2 R)

Mis aux voix l'alinéa 4 est accepté

Pour : 10 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 L)

Contre : –

Abst. : 4 (1 L, 2 R, 1 UDC)

L'article 56 dans sa totalité est accepté

Pour : 9 (2 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)

Contre : –

Abst. : 5 (2 L, 2 R, 1 UDC)

Art. 58

A l'alinéa 1, « *selon les* » devient « **au sens des** ».

A l'alinéa 2, les termes « *ont droit à se voir délivrer un permis de service public* » deviennent « **ont droit à bénéficier d'un permis de service public** ».

A la lettre d), il faut lire « **depuis le 31 mai 1999** ».

A l'alinéa 3, il faut lire « (...) **mais dont le montant dépend de la date du début d'activité** (...) ».

A l'alinéa 5, le premier « *selon* » devient « **au sens de** ». Le second devient « **en vertu de** ».

L'alinéa 8 devient : « *Les personnes inscrites sur les listes d'attente **en vertu de l'article 9, alinéa 5 ou de l'article 38, alinéa 4** (...) pour figurer le cas échéant sur les listes d'attente **au sens de l'article 21, alinéa 3 ou de l'article 22, alinéa 5*** ».

Enfin, à l'alinéa 9, une virgule est ajoutée après le terme « *proportion* » alors que la conjonction « *et* » est supprimée.

Avec ces modifications, l'article 58 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 59

A l'alinéa 2, un point est ajouté après le mot « *loi* ». La fin de l'alinéa devient « (...) *la couleur unique **est obligatoire après un délai de cinq ans*** ».

Avec ces modifications, l'article 59 est adopté à l'**unanimité**.

Art. 60, 61 et 62

Ces trois articles sont adoptés à l'**unanimité**.

Conclusion

Les membres de la Commission des transports ont consacré un très grand nombre de séances, de trois heures souvent, à prendre connaissance de ce sujet dont ils ont tenté de saisir toute la complexité.

Après avoir entendu tous les représentants des milieux professionnels et les différentes personnes en charge de ce dossier, ils ont apporté, en plusieurs étapes, des amendements au projet de loi initial. Vu la complexité du sujet, il n'a pas été possible de regrouper en un seul texte les amendements du 2^e et 3^e débat, sous peine de perdre l'essentiel des explications et des motivations qui les ont suscités.

Vote final du projet de loi 9198

La présidente met aux voix le vote d'ensemble du projet de loi 9198

Pour :	11 (3 S, 2 AdG, 2 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 UDC)
Contre :	—
Abst. :	4 (3 L, 1 R)

Au termes de ces 24 séances qui ont permis de faire une étude très approfondie de cette loi, une très large majorité des membres de la commission des transports vous invitent, Mesdames et Messieurs les députés, à soutenir le projet de loi qui vous est soumis.

Il restait à la Commission des transports à s'occuper du sort des projets de loi et motion, ainsi que des pétitions ci-dessous :

PL 8992

Un commissaire radical annonce que le projet de loi 8992 sera retiré après le vote de la loi sur les taxis et limousines.

M 1541

Un des auteurs de la motion 1541 déclare également que la motion sera retirée après ce même vote.

P 1475,**P 1476,****P 1477**

Quant aux pétitions 1475, 1476 et 1477, les **commissaires unanimes** vous proposent, Mesdames et Messieurs les Députés, de les **déposer sur le bureau** du Grand Conseil à titre de renseignement.

Projet de loi (9198)

sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) - (H 1 30)

Chapitre I But et champ d'application

Art. 1 But

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

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

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

Art. 2 Champ d'application

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

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

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

- a) le transporteur ou son auxiliaire reçoit ou sollicite une rémunération pour l'activité de conduite du véhicule;
- b) le détenteur du véhicule servant au transport loue le véhicule à d'autres fins que d'être conduit par le locataire ou son employé, pour l'usage personnel de ces derniers ou de celui des personnes de leur famille ou faisant ménage commun avec eux;

- c) le détenteur loue le véhicule servant au transport pour un montant comprenant la valeur d'autres prestations que la seule location;
- d) le conducteur n'est pas détenteur du véhicule et est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou exerce habituellement la conduite de véhicules à titre professionnel;
- e) le transport est régulier ou l'offre de transport s'adresse à un nombre indéterminé de personnes, même s'il est gratuit.

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

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

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

Art. 3 Définitions

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

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

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

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

«service public»). Les taxis n'ayant pas ce caractère sont désignés comme des taxis de service privé (ci-après : «service privé »).

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

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

Art. 4 Exceptions

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

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

² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel afin d'effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi, sous réserve des obligations découlant des articles 4, alinéa 3, 15, 16 et 23 de l'Ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2).

Chapitre II Conditions d'exercice de la profession

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

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise

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

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

Art. 6 Carte professionnelle de chauffeur de taxi

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

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

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

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

Art. 7 Carte professionnelle de chauffeur de limousine

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

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

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

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

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

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

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

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

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

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

⁵ La carte professionnelle de dirigeant mentionne si l'exploitation de l'entreprise est limitée au service de limousines, selon la carte professionnelle

de chauffeur produite. En cas de dérogation en vertu de l'alinéa 3, la carte ne porte aucune mention.

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

Art. 9 Autorisations d'exploiter

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

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

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

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

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

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

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;

- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève;
- e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer le taxi, en dehors des périodes de circulation.

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

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

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

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

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

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

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

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

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière effective son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-

même sa profession. Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15 Autorisation d'exploiter une entreprise de limousines

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

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

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

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

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

Art. 16 Personnes morales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 3 Usage du domaine public et permis de service public

Art. 19 Usage du domaine public

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

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

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

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

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

prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

Art. 20 Limitation des permis de service public

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

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

Art. 21 Délivrance des permis de service public

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

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

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

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

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

⁶ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds et fixe le montant de la taxe de manière à ce que, en fonction de la rotation des permis, les détenteurs qui cessent leur activité perçoivent un montant compensatoire au moins égal à 40 000 F. La taxe est égale ou supérieure au montant compensatoire et son montant maximum fixé par le Conseil d'Etat.

Art. 22 Annulation des permis de service public

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

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

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

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

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

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

réinscrit sur la liste d'attente pour l'annulation éventuelle d'autres permis de service public.

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

⁸ Le montant compensatoire d'annulation d'un permis de service public n'est pas dû en cas de révocation en vertu de l'article 31 ou de retrait de l'autorisation d'exploiter en vertu des articles 46 ou 47.

Art. 23 Usage des permis de service public

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

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

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

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

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

⁶ En cas de violation des dispositions des alinéas 1 à 5, le permis de service public est annulé sans droit au versement du montant compensatoire et l'autorisation d'exploiter est révoquée. Si la violation est le fait d'une entreprise titulaire de plusieurs permis de service public, tous les permis de service public sont annulés et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si le titulaire prouve que l'exploitation des autres véhicules l'a été en respect des

articles 40 ou 41, seul le permis de service public dont il a été fait un usage abusif est annulé.

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

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

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

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

Art. 25 Autorisations exceptionnelles

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

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

Section 4 Formation

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

L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de taxi est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les

connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, la maîtrise du français et les rudiments de l'anglais.

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

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

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

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

Art. 29 Organisation des examens et équivalences

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

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

Section 5 Dispositions générales

Art. 30 Obligation d'informer

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

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

- a) des véhicules dont l'entreprise fait usage;
- b) des locaux et places de stationnement servant à garer les véhicules;

- c) de ses employés s'il en est;
- d) de ses chauffeurs indépendants s'il en est.

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

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

Art. 31 Révocation des autorisations

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

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

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

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

Art. 32 Emoluments

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

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

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

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

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

Art. 33 Complémentarité des transports

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

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

⁴ Le Conseil d'Etat fixe les conditions du transport semi-collectif de personnes au moyen de taxis.

Chapitre III Obligations des chauffeurs et des exploitants

Section 1 Obligations générales

Art. 34 Obligations des chauffeurs

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

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

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

⁴ Les chauffeurs remettent d'office à leur client, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, une quittance comportant, outre le prix, le numéro

d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Ils conservent une copie de la quittance.

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

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

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

Art. 35 Obligations des exploitants

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

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

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

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

Art. 36 Obligations des employeurs

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

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

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

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

Art. 37 Obligations des exploitants indépendants

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

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

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

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

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

Art. 38 Véhicules

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

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

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

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

⁴ Les taxis de service privé sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une désignation comprenant le terme « taxi » de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis de service public et les limousines. Ils comportent également des témoins lumineux offrant les

mêmes fonctions que les enseignes lumineuses des taxis de service public, visibles de l'extérieur du véhicule. Les équipements sont agréés par le département.

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

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

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

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

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

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

Section 2 Obligations liées au permis de service public

Art. 39 Obligations particulières

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

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

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

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

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

Art. 40 Employés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

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

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

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

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

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

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

Section 3

Tarifs

Art. 42 Définition des tarifs

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

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

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

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

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

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

Art. 43 Respect de la concurrence

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

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

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 44 Attributions spéciales des autorités

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

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

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

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

Art. 45 Amende administrative

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

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

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

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

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

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

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

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant un taxi ou une limousine a pour effet de suspendre ou d'annuler

l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu des articles 10, 11 ou 14. Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 entraîne celle du permis de service public, sans droit à l'indemnité de l'article 22, alinéa 3.

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

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

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

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

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

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

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

⁵ Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 entraîne celle des permis de service public, sans droit au montant compensatoire de l'article 22, alinéa 3.

⁶ Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une carte professionnelle et d'une autorisation d'exploiter, le département ne peut entrer en matière sur une

nouvelle demande pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

Art. 48 Commission de discipline

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

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

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 49 Dispositions d'applications

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

Art. 50 Commission consultative

¹ Une commission consultative, formée des représentants des milieux professionnels, est appelée à donner son préavis sur l'application de la loi. Elle est consultée par le département chaque fois qu'il le juge nécessaire. Elle est réunie au moins deux fois par an.

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

Art. 51 Clause abrogatoire

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

Art. 52 Entrée en vigueur

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

Section 2

Dispositions transitoires

Art. 53 Chauffeurs de taxis employés ou indépendants

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

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

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

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

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

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

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

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

³ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir satisfait aux conditions de l'article 12, alinéa 1 et sollicité du département la délivrance d'une nouvelle autorisation d'exploiter au sens de l'article 12. Si le département constate que l'exploitant ne remplit pas les conditions de renouvellement de l'autorisation,

il lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celles-ci et l'avertit qu'à défaut et à l'échéance dudit délai, l'autorisation d'exploiter sera révoquée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 57 Cumul d'autorisations d'exploiter

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

Art. 58 Permis de service public

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

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

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

³ Ces permis de service public sont délivrés contre paiement de la taxe unique prévue à l'article 21, alinéa 4, mais dont le montant dépend de la date du début d'activité, sans interruption, dans la profession du taxi du requérant. La taxe est de 25 000 F pour les chauffeurs ayant débuté leur activité avant le 1^{er} juin 1999 et augmente de 7000 F pour chaque année subséquente durant laquelle l'activité a débuté.

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

⁵ Tant que le nombre de permis de service public déterminé dès la deuxième année n'est pas atteint, le montant compensatoire d'annulation des permis de

service public au sens de l'article 22, alinéa 3, est fixée à un montant de 40 000 F et la taxe au sens de l'article 21, alinéa 4, à 60 000 F.

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

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

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

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

Art. 59 Equipement des taxis

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

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

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

Art. 60 Usage du domaine public

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

Art. 61 Mesures et sanctions administratives

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

Art. 62 Rapport au Grand Conseil

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

Projet de loi (8992)

modifiant la loi sur les services de taxis (H 1 30)

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

Article 1

La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est modifiée comme suit :

Art. 9, al. 2 (nouveau, les al. 2 à 7 anciens devenant les al. 3 à 8)

² Les permis de stationnement sont délivrés pour des tranches horaires de jour ou de nuit.

Art. 21, al. 3 (nouvelle teneur)

³ Le chauffeur ne peut encaisser une course que sur présentation et délivrance au client d'une quittance mentionnant le prix de la course, le nom du chauffeur et le numéro d'autorisation. La quittance est générée automatiquement par le compteur enregistreur du taxi, lequel permet en tout temps de produire un relevé hebdomadaire par chauffeur des heures de services et du montant total des courses effectuées.

Art. 23, al. 2 (nouvelle teneur)

² Sous réserve de dérogations fixées par le Conseil d'Etat, les véhicules doivent être équipés de modèles de compteur et de témoins lumineux fixes agréés par le département.

Art. 23, al. 3 (nouveau, l'al. 3 ancien devenant l'al. 4)

³ Les taxis avec ou sans permis de stationnement se distinguent par une couleur attribuée à chacune des deux catégories.

Article 2 Entrée en vigueur

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

Proposition de motion

(1541)

pour une loi complémentaire pour les taxis

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant:

- que la loi sur les taxis votée par le Grand Conseil en 1999 prévoyait un assainissement de la profession de taxis par l'introduction d'une prime de 1300 F payée par les chauffeurs de taxi au bénéfice d'un droit de stationnement, pour favoriser le départ des anciens chauffeurs par le versement d'une prime de départ de 40 000 F ;
- que cette pratique, après avoir été contestée devant le Tribunal fédéral, est acceptée et payée par les chauffeurs et que le système fonctionne, même si la limite des moyens financiers à disposition ne permet pas de répondre à toutes les demandes de départ comme en témoigne la liste d'attente pour les départs volontaires ;
- que la loi sur les taxis n'a pas prévu une adaptation de la législation sur les locations de voitures avec et sans chauffeur (immatriculation 96 000), ni sur les taxis avec et sans droit de stationnement (bonbonnes bleues), ce qui provoque une prolifération du nombre de taxis à Genève ;
- que cette situation provoque des résultats contraires aux objectifs de la loi de réduire le nombre de taxis à Genève, ce qui remet en cause la légitimité de cette loi ;
- qu'il est difficile de justifier et d'imposer le versement d'une prime annuelle aux taxis au bénéfice d'un droit de stationnement dans le but de réduire le nombre de taxis, alors que parallèlement des dizaines de nouvelles « bonbonnes bleues » sont distribuées, ce qui augmente le nombre de taxis à Genève ;
- que le rôle prévu par la loi pour la commission de suivi n'a résolu aucun problème posé par l'application de la nouvelle loi ;
- que de nombreuses « entreprises » étrangères exerçant le transport de personnes rémunéré travaillent en toute illégalité et en toute impunité à Genève avec des prix souvent prohibitifs ;
- qu'elle favorise des comportements mafieux en matière de distribution des courses de taxi et provoque des tensions, voire des bagarres devant l'aéroport et autres lieux de chargement ;

- que cette situation des taxis nuit à l'image de Genève, sans parler de l'image déplorable que gardent de Genève les personnes de passage qui se sont fait gruger par des prix abusifs,

invite le Conseil d'Etat

- à présenter au Grand Conseil un projet de loi permettant d'assainir la profession de taxi à Genève par l'instauration progressive d'une seule catégorie de taxi, tous égaux au niveau du droit de stationnement, en veillant à ne pas supprimer de droits acquis ;
- à présenter une loi et une réglementation stricte pour les locations de voitures avec et sans chauffeurs (immatriculation 96 000) et supprimant, voire réglant de manière très restrictive, la possibilité d'exercer le transport de personnes sans droit de stationnement ;
- à mettre en place des dispositions favorisant la prise en charge régulière des passagers, notamment à l'aéroport, à la gare et devant les hôtels et avec un contrôle des tarifs ;
- à mettre en place des structures qui auront pour charge d'assurer une bonne gestion des taxis à Genève concernant : la prise en charge ; le respect des tarifs et la bonne gestion des appels téléphoniques. Ces structures peuvent être organisées soit sous la forme d'un contrat de prestations avec une organisation représentative des personnes exerçant la profession de taxi, soit par la mise en place d'un service spécial de l'Etat.

Pétition (1475)

relative à diverses demandes des chauffeurs de taxi

Mesdames

Messieurs les députés,

Considérant que :

- les objectifs de la loi sur les taxis visant à réduire le nombre de taxis à Genève ne sont pas atteints en raison de la distribution de nouvelles concessions taxis en « bonbonne bleue » ;
- que la volonté du Conseil d'Etat de mettre en place un moratoire dans l'attente des modifications légales nécessaires a été réduite à néant par un recours au Tribunal fédéral ;
- que le paiement de la taxe de 1300 F acceptée par les chauffeurs de taxis ne remplit plus l'objectif de réduire le nombre de taxis ;
- que la gestion des sommes versées par les chauffeurs ne fait toujours pas l'objet d'une gestion transparente, pas plus que l'établissement des listes d'attentes ;
- que des pratiques illégales se poursuivent alors que l'application des lois et règlements sur les taxis est appliquée de manière discriminatoire contre les chauffeurs de taxis ;

Les chauffeurs de taxis soussignés

demandent aux autorités compétentes :

- de mettre en place dans les meilleurs délais les révisions légales indispensables à un assainissement du marché des taxis ;
- de ne plus distribuer de nouvelles « bonbonnes bleues » ;
- de faire enfin la transparence nécessaire dans la gestion des fonds et des listes d'attentes des taxis ;
- de faire cesser les pratiques discriminatoires contre les chauffeurs de taxis et notamment la plaque d'identification avec nom et photo qui pose problème, et ne répond à aucun besoin réel ;

- de faire cesser les pratiques illégales voire mafieuses pratiquées dans le domaine des taxis ;
- d’annuler l’obligation du siège pour enfants pour les taxis.

N.B. : 173 signatures

Syndicat du personnel des transports

M. Jean Spielmann

Steinerstrasse 35

Postfach

3000 Bern 16

Pétition (1476)

contre un nouveau moyen de contrôle supplémentaire pour les chauffeurs de taxi (imprimante)

Mesdames

Messieurs les députés,

Considérant que :

- Le taximètre, le tachygraphe et la remise sur demande d'une quittance sont des instruments suffisants pour assurer le contrôle des activités de la profession de taxi ;

Les chauffeurs de taxis soussignés

demandent aux autorités compétentes de renoncer à imposer une imprimante comme moyen de contrôle supplémentaire.

N.B. : 174 signatures

Syndicat du personnel des transports

M. Jean Spielmann

Steinerstrasse 35

Postfach

3000 Bern 16

Pétition (1477)

relative aux revendications et aux prises de positions des chauffeurs de taxis

Mesdames et
Messieurs les députés,

Au cours de la journée du 4 mars, les chauffeurs de taxis du canton de Genève ont informé la population et les usagers des taxis sur leurs conditions de travail pour dire publiquement après cette journée d'actions qu'ils en ont assez des longues attentes, de la saturation du trafic, des pratiques mafieuses et des activités illégales tout cela pour un salaire de 2800 à 3000 F par mois.

En conclusion de cette journée d'actions, les chauffeurs adressent aux autorités cantonales le manifeste suivant comportant leurs revendications principales.

Revendications et prises de positions des chauffeurs de taxis signataires du manifeste du 4 mars

- Notre objectif est d'offrir aux habitants et aux gens de passage à Genève de bons services de taxis, pour cela il faut aussi de bonnes conditions de travail pour les chauffeurs de taxis.
- Nous n'acceptons plus que certaines organisations parlent au nom des chauffeurs de taxis, alors qu'elles ne les représentent pas. Nous demandons la transparence et la publication des effectifs de chaque organisation.
- Nous demandons que les conditions de travail et d'engagement des chauffeurs de taxis répondent aux exigences légales, et que les responsabilités de l'employeur soient clairement établies. Le droit d'exercer doit être retiré aux entreprises et indépendants-exploitants qui ne respectent pas les conditions légales, dont notamment la convention collective et contrat de travail valable.
- Nous demandons que soit mis un terme aux harcèlements dont sont victimes les taxis genevois de la part de la brigade des taxis et du service des patentes.

- Nous demandons la mise en place d'un forfait minimal de 25 F au départ de l'aéroport.
- Nous sommes de l'avis qu'il faut remettre en place les limites de taxes pour mieux servir les usagers en dehors du centre ville.
- Nous exigeons la fin des pratiques mafieuses des commissions que doivent payer les taxis avant d'obtenir une course, ce qui ne manque pas d'augmenter le prix pour les usagers et réduire encore le salaire des chauffeurs.
- Nous demandons la révision de la loi sur les taxis pour remédier aux carences actuelles de la loi et régler correctement l'exercice de la profession et les conditions de travail des chauffeurs de taxis.
- Nous voulons la création d'une seule catégorie de taxis réglée dans une nouvelle loi. Les limousines, les minibus et la location de voiture avec et sans chauffeurs doivent faire l'objet de lois spécifiques.
- Cette nouvelle loi sur les taxis doit intégrer tous les chauffeurs de taxis qui sont actuellement au bénéfice d'une concession d'exploitation.
- Les dispositions transitoires doivent comprendre les conditions financières d'intégration des actuelles « bonbonnes bleues » afin de permettre, avec le montant des taxes de 1300 F versées, le versement de la prime de 40 000 F aux personnes figurant sur la liste d'attente.
- Selon le nombre actuel de personnes figurant sur cette liste d'attente, le montant de taxes à verser par les actuelles « bonbonnes bleues » sera au maximum de 20 000 F.
- Nous voulons un strict respect des règles concernant la prise en charge par des taxis venant hors de canton ou sans autorisation de prise en charge. Seul les taxis, limousines et minibus en possession d'une commande dûment motivée vérifiable, sont autorisés à effectuer des courses sur le territoire du canton.
- Après les dispositions transitoires permettant la création d'une seule catégorie de taxis dans la loi
 - Les départs seront financés par le paiement d'une concession de taxis qui permettra de financer les primes de départ de 40 000 F.
 - La taxe de 1300 F. sera supprimée.
 - L'ensemble des versements effectués pour réduire le nombre des taxis et faciliter les départs, soit : les taxes de 1300 F, la somme versée par les « bonbonne bleues » durant la période transitoire, puis les sommes versées pour la concession, seront placées sur un compte géré.

- par l'Etat. Ce dernier garantit le versement de la totalité des sommes versées par les chauffeurs de taxis dans ce fonds ajouté au montant des intérêts.
- La gestion des sommes ainsi versées pourra se faire selon la règle d'un troisième pilier lié et jouer ainsi un rôle de prévoyance sociale.

N.B. : 333 signatures

Syndicat du personnel des transports

M. Jean Spielmann

Steinerstrasse 35

Postfach

3000 Bern 16

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**

par

Andreas Auer

Professeur à la faculté de droit

Introduction

1. Lors d'une séance de travail organisée au Département de justice, police et sécurité le 16 septembre 2003, en présence de la Conseillère d'Etat Micheline Spoerri et du secrétaire adjoint Nicolas Bolle, Me Jacques Roulet a constaté que la loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999 (LTaxis)¹, n'avait pas pu empêcher la prolifération des taxis sans permis de stationnement. Il a ajouté que, dès le 1^{er} juin 2004, les frontaliers auront le droit de monter des entreprises de taxis sans permis de stationnement à Genève. Afin de remédier à cette situation, Me Roulet proposait de prendre comme point de départ la notion de service public, évoquée dans l'arrêt du Tribunal fédéral du 25 mai 2000 Amarilis Mota², offrant un service à la clientèle et une permanence de sept jours sur sept, 24h sur 24 heures. L'idée de base serait donc *« de limiter tous les taxis et de ne plus parler de voie publique »*. Puisqu'il est impossible que le service public puisse être confié aux seuls taxis indépendants, il y aurait lieu *« d'obliger les taxis à se regrouper, non pas forcément à une centrale, mais à*

¹ RS/GE H I 30.² SJ 2001 I 65.

une compagnie de taxis » dont la structure juridique serait par ailleurs libre. Les autorisations seraient donc octroyées à des compagnies, soumises au contrôle de l'Etat et chargées « de garantir les conditions de service public. Parallèlement – estime Me Roulet – « il faut revaloriser les entreprises si l'on supprime le notion de permis de stationnement, car les entreprises sont indispensables pour le service public. Avec ce système, l'on autoriserait donc des chauffeurs (soumis à un numerus clausus) et des compagnies, reliées à une centrale ». En résumé, toujours selon Me Roulet, « il y aurait donc deux types de permis, à savoir le chauffeur professionnel, qui peut conduire des limousines et des minibus, non soumis à un numerus clausus, et le chauffeur de taxi (employé ou indépendant) après un examen complémentaire de topographie et de compteurs, soumis à un numerus clausus et affilié à une compagnie »³.

2. Dans une note adressée à la Présidente du Département, du 17 septembre 2003, le secrétaire adjoint a relevé que « *les propositions très novatrices* » formulées par Me Roulet étaient intéressantes, dans la mesure où elles sortent du schéma classique selon lequel les cantons ne peuvent limiter que les taxis avec permis de stationnement et non les taxis qui ne font pas un usage accru du domaine public. « *Le risque constitutionnel* » ne serait cependant pas négligeable, car la jurisprudence du Tribunal fédéral fondée sur la liberté économique ne permettrait pas de faire abstraction des règles relatives à l'usage accru du domaine public et d'introduire un *numerus clausus* pour l'ensemble des taxis. Selon l'arrêt ASPASA du 21 octobre 1953, une telle mesure ne serait admissible que si la profession de taxis constituait elle-même un monopole d'Etat ou un service public. Dans l'arrêt Mota du 25 mai 2000, le Tribunal fédéral aurait certes admis que le service de taxis, de par sa fonction et son importance, se rapprochait d'un service public, mais il ne serait pas allé jusqu'à dire que l'on était en présence d'un véritable service public, permettant de limiter tous les taxis, indépendamment de la question de savoir s'ils font ou non un usage accru du domaine public. Il ne serait pas certain que le Tribunal

³ Procès-verbal du 16 septembre 2003.

fédéral soit prêt à franchir le pas supplémentaire pour couvrir, en cas de recours, les propositions de Me Roulet. Reposant sur la notion de service public, ces propositions seraient « *trop faciles et trop simples* », eu égard notamment au fait que quatre conseillers d'Etat et plusieurs experts se sont déjà penchés sur ce « *problème constitutionnel relativement trapu* ».

3. Par lettre du 20 octobre 2003, la Présidente du Département de justice, police et sécurité du canton de Genève m'a demandé d'examiner si les principes de la nouvelle réglementation sur le service des taxis, élaborée par Me Jacques Roulet, sont conformes à la Constitution fédérale.
4. Le présent avis s'efforce d'abord de résumer dans les grandes lignes les propositions de Me Roulet (I). Il confronte ensuite ces propositions à la jurisprudence pertinente du Tribunal fédéral et à l'avis de la doctrine en matière de liberté économique, en essayant d'en dégager les tendances récentes (II - V). La conclusion rejoint les craintes exprimées dans la note du secrétaire adjoint du 17 septembre 2003.

I. Les principes de la réglementation préconisée

5. Telles quelles sont résumées dans le procès verbal de la séance du 16 septembre 2003, seul document mis à ma disposition, les propositions de Me Roulet ne sont pas d'une clarté exemplaire. En particulier, il n'est pas certain que la notion de « compagnies », regroupant tous les taxis, se recouvre avec la notion d'« entreprises » qu'il faudrait revaloriser parallèlement. L'on ne sait pas non plus si aux deux permis, qui seraient délivrés aux chauffeurs professionnels et aux chauffeurs de taxis, il faut ajouter l'autorisation, qui serait octroyée aux compagnies.

6. Compte tenu des termes limités du mandat, il paraît néanmoins possible des résumer l'essentiel des propositions de Me Roulet en quatre points :

- En premier lieu, le service de taxis serait considéré comme un **service public** ;
- En conséquence et en deuxième lieu, l'Etat serait habilité à **limiter par un numerus clausus tous les taxis**, indépendamment du mode d'usage qu'ils font ou entendent faire du domaine public, à l'exception des limousines et des minibus ;
- La notion de permis de stationnement serait **supprimée** ;
- Enfin, les taxis seraient contraints de **se regrouper en compagnies**, de structure juridique en principe libre.

II Le service des taxis peut-il être considéré comme un « service public » ?

7. La notion de service public, centrale en droit administratif français où elle sert de critère de distinction entre le secteur public et le secteur privé, n'est pas usuelle en droit suisse. Dans la terminologie francophone, l'on désigne par service public une activité en principe administrative, prise en charge par la collectivité publique ou concédée par celle-ci à un tiers, qui consiste généralement en des prestations offertes aux administrés dans les domaines de l'enseignement, des transports, de la distribution d'eau ou d'énergie, etc, tendant à la satisfaction d'un besoin social que les activités du secteur privé ne suffisent pas à satisfaire⁴.

⁴ PIERRE MOOR, Droit administratif, vol. I Berne 1994

8. L'auteur de la LTaxis avait d'ailleurs lui-même fait une référence explicite à la notion de service public. L'art. 9 al. 6 LTaxis disposait en effet que *« pour assurer la continuité de service public de transports par taxi, le département peut déroger à la liste d'attente prévue à l'alinéa 5 et autoriser la délivrance à un seul exploitant des permis de stationnement remis en vue de leur annulation par un autre exploitant. Le département procède à un appel d'offres public lorsque le nombre de permis est supérieur à dix »*. C'est précisément cette disposition que le Tribunal fédéral a annulée dans l'arrêt Mota du 25 juin 2000, à la demande de Me Roulet, estimant que le but poursuivi, celui d'assurer un service 24 heures sur 24, pouvait également être atteint par les indépendants, exclus du bénéfice de cette exception en violation de la règle d'égalité de traitement⁵. Lors de la séance du 16 septembre 2003, Me Roulet a lui aussi lié la notion de service public à l'obligation d'assurer une permanence 24 heures sur 24.
9. Il est vrai que dans ce même arrêt, le Tribunal fédéral a admis, sauf erreur pour la première fois, que *« par sa fonction et par son importance, le service de taxis se rapproche en effet d'un service public »*. Il a motivé ce rapprochement par les besoins du client qui, notamment en cas d'urgence, *« 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 »*. C'est cette *« situation particulière »* qui justifie que l'Etat, indépendamment de l'usage accru du domaine public, soumette la profession à une patente, ainsi qu'à une autorisation, laquelle est un moyen approprié pour lui permettre d'exercer un contrôle efficace de cette branche de l'activité économique, dans le respect du principe de la proportionnalité⁶.

⁵ Arrêt Mota du 25 juin 2000 cons. 5 c).

⁶ Ibid. cons. 2 a). On retrouve la même formule dans l'arrêt 2P.56/2002 du 18 juin 2002 cons. 3.1.

10. Que l'on la rattache à l'obligation de permanence du service de taxis ou au besoin des clients pressés, la notion de service public implique quelque part l'idée que l'Etat doit assumer une responsabilité particulière et donc pouvoir disposer de compétences accrues pour réglementer l'activité en question. A un certain point, elle rejoint ainsi la notion de tâche étatique, voire de monopole. C'est ainsi d'ailleurs que la jurisprudence classique du Tribunal fédéral portant sur le service de taxis assimile directement le service public à un monopole d'Etat⁷.
11. Lorsqu'il exerce un monopole, l'Etat se réserve lui-même l'exercice d'une activité économique déterminée et la soustrait toute entière à la liberté économique⁸ : les monopoles comptent ainsi parmi les « dérogations » au principe de la liberté économique qui, aux termes de l'art. 94 al. 4 Cst., ne sont admises que si elles sont prévues par la Constitution fédérale ou fondées sur les droits régaliens des cantons.
12. La jurisprudence antérieure à l'entrée en vigueur de la Constitution fédérale de 1999 autorisait les cantons, voire les communes à instituer d'autres monopoles que les « régales cantonales », pourvu qu'ils se fondent sur une base légale, se justifient par un motif de police ou de politique sociale et respectent le principe de la proportionnalité⁹. C'est ainsi que le Tribunal fédéral a notamment jugé conforme à la Constitution de 1874 les monopoles cantonaux pour la distribution de l'eau¹⁰, pour le ramonage¹¹, pour l'assurance scolaire contre les

⁷ ATF 79 I 334, 338 ASPASA: *«une telle mesure, contraire au principe de libre concurrence, ne serait admissible au sens de l'art. 31 Cst. que si la profession visée constituait elle-même un monopole d'Etat ou un service public»*.

⁸ *„Mit der Monopolisierung werden bestimmte wirtschaftliche Tätigkeiten dem Gemeinwesen vorbehalten“*, KLAUS A VALLENDER, in : St.Galler Kommentar, Zurich 2002, Art. 27 no 47.

⁹ ATF 125 I 209, 221-222 Decaux

¹⁰ ATF 102 Ia 397 Commune di Breganzona

¹¹ ATF 109 Ia 193 Groupement des entrepreneurs de chauffage

accidents¹², pour l'assurance des bâtiments¹³, pour l'élimination des déchets urbains¹⁴ et pour l'affichage sur le domaine public¹⁵.

13. La nouvelle Constitution fédérale, même si elle ne se réfère plus aux prescriptions cantonales sur l'exercice du commerce et de l'industrie et ne mentionne pas d'autres monopoles cantonaux que les régales historiques, n'a pas modifié la cadre constitutionnel applicable aux régales et autres monopoles cantonaux. Tant le Conseil fédéral¹⁶ que les Chambres¹⁷ ont explicitement relevé que l'art. 94 al. 4 Cst. couvre aussi bien les uns que les autres. Le Tribunal fédéral a levé le dernier doute à ce sujet en confirmant que le constituant ne voulait pas modifier la situation juridique portant sur l'admissibilité des monopoles existants, respectivement la reconnaissance de nouveaux monopoles¹⁸.
14. Cela étant, il convient tout de même de relever que la tendance va indubitablement dans le sens d'un resserrement des conditions qui permettent aux cantons d'instituer des monopoles, de droit et de fait. En doctrine, les voies qui critiquent la jurisprudence du Tribunal fédéral en la matière comme étant trop permissive s'amplifient¹⁹. Et le Tribunal fédéral a amorcé un revirement important en jugeant, en 2002, qu'un monopole d'affichage de droit, sur le domaine privé, constituait une restriction disproportionnée à la liberté économique²⁰, alors qu'il avait estimé auparavant, pendant plus de vingt-cinq ans, qu'un tel monopole était compatible avec la Constitution²¹. Comme

¹² ATF 101 Ia 124 Chambre fribourgeoise des agents généraux d'assurance

¹³ ATF 124 I 11 Georg Müller.

¹⁴ ATF 125 II 508, 511 Heer AG; 123 II 359, 368 Contex AG; ce monopole cantonal est fondé sur l'art. 31b LPE.

¹⁵ ATF 125 I 209 Decaux.

¹⁶ FF 1997 I 297

¹⁷ BO 1998 CE 239 (RENÉ RHINOW)

¹⁸ ATF 128 I 3, 10 Gemeinde Arosa.

¹⁹ JEAN-FRANÇOIS AUBERT/PASCAL MAHON, Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Zurich 2003 art. 27 no 22; art. 94 no 17; VALLENDER, (note 8) no 61; CLAUDE RUEY, Monopoles cantonaux et liberté économique, Lausanne 1988 320; ANDREAS LIENHARD, Deregulierung – Leitmotiv im Wirtschaftsverwaltungsrecht ?, Berne 1995 43.

²⁰ ATF 128 I 3, 10-17 Gemeinde Arosa

²¹ ATF 100 Ia 445, 451 AWAG.

l'affirme Jean-François Aubert, « il faut dire que, depuis une décennie, comme chacun le sait, le vent a tourné ; même dans le domaine de l'agriculture, l'économie de marché a pris décidément le pas sur le protectionnisme, d'où il résulte que les dérogations, même là où la Constitution les admet, sont devenues rares »²².

15. Il s'ensuit que si le projet Roulet devait tabler, ce qui au demeurant n'est pas certain, sur une conception qui considère que le service de taxis devrait être reconnu comme un nouveau monopole cantonal, il s'inscrirait en faux contre la tendance convergente de la doctrine et de la jurisprudence. Si l'on peut admettre à la rigueur qu'une augmentation spectaculaire du nombre de taxis indépendants dans le canton de Genève, notamment due aux nouvelles demandes émanant de frontaliers s'appuyant sur l'Accord sur la libre circulation des personnes, pourrait avoir pour effet de renforcer l'intérêt public à la reconnaissance d'un tel monopole, il est fort douteux que la condition de la proportionnalité serait respectée. Un tel monopole ne saurait en tout cas avoir pour finalité de protéger les entreprises d'une concurrence excessive, car il s'agirait là d'un motif de politique économique interdit par la Constitution. De l'avis de certains auteurs, la plupart des monopoles cantonaux autres que les régales historiques ne satisfont d'ailleurs pas aux exigences de la règle de la nécessité, étant donné qu'une mesure moins restrictive permettrait le plus souvent d'aboutir au même résultat²³.
16. Si en revanche le projet Roulet, plus modestement, conçoit la notion de service public comme le fait le Tribunal fédéral dans l'arrêt Mota, force serait de constater qu'il resterait dans la droite ligne de la jurisprudence et de la doctrine classiques, qui en déduisent simplement la compétence, pour l'autorité cantonale, de soumettre la profession de taxis à autorisation, et donc à un

²² AUBERT/MAHON (note 19) art. 94 no 17 in fine.

²³ VALLENDER (note 8) no 61.

certain contrôle étatique, indépendamment de l'usage accru du domaine public qu'elle implique régulièrement.

III L'Etat peut-il limiter le nombre de tous les chauffeurs de taxis par un *numerus clausus* ?

17. L'expression *numerus clausus*, comme celle de clause de besoin, appartient au vocabulaire spécifique désignant les différentes techniques dont l'Etat se sert pour mettre en œuvre le monopole dont il jouit dans un domaine donné. Le moyen (*numerus clausus*) apparaît ainsi comme un corollaire du monopole et signifie que l'autorité, qui est titulaire de ce dernier et qui ne souhaite pas l'exercer elle-même, limite le nombre des entreprises ou des personnes qui sont admises dans une certaine branche économique²⁴.
18. Or, en cette matière, le Tribunal fédéral ne cesse de répéter, depuis un bon demi-siècle²⁵, que si l'Etat soumettait la profession de chauffeur de taxis dans son ensemble à un *numerus clausus* déterminé uniquement par les besoins du public, il prendrait une mesure de politique économique contraire à la Constitution fédérale²⁶. Sur ce point, la jurisprudence est d'une constance et d'une fermeté inébranlable et la doctrine s'y range sans hésitation. Si l'Etat peut, dans la réglementation de la profession de taxis, tenir compte dans une certaine mesure des besoins du public, c'est uniquement pour permettre à ceux qui l'exercent de faire un usage accru du domaine public²⁷. En d'autres termes, le *numerus clausus* ne se concilie avec le principe de la liberté économique que dans la mesure où il limite le nombre des permis de stationnement sur le

²⁴ AUBERT/MAHON (note 19) art. 94 no 17.

²⁵ Depuis 1931, la jurisprudence considère que la limitation du nombre de personnes admises à exercer une certaine profession équivaut à une négation de la libre concurrence interdite par la Constitution, ATF 75 I 165, 168 Bossert (professions ambulantes) ; 70 I 140, 147 Aebischer (coiffeurs).

²⁶ ATF 79 I 334, 339 ASPASA ; 97 I a 653, 657 Schönenberger ; 99 Ia 394, 400 Geiger ; SJ 2001 I 65 ; IP. 77/2001 du 28 juin 2001 cons. 2.a ; 2P. 39/2002 du 28 octobre 2002 cons. 3.1 ;

²⁷ Le Tribunal fédéral a tranché cette question dans l'arrêt ASPASA, du 21 octobre 1953 (ATF 79 I 334, 337), après l'avoir laissée ouverte en 1950 encore (ATF 76 I 299) ; comp. SJ 2001 65 ;

domaine public, car le nombre des places disponibles ne peut pas être augmenté dans les lieux très encombrés comme le centre-ville et un excès de l'offre risquerait de créer des troubles à l'ordre public que l'Etat est en droit, sinon obligé d'éviter.

19. Cette fermeté a été confirmée dans d'autres domaines aussi, et ceci à une date très récente. Ainsi, la clause de besoin pour l'admission des fournisseurs de prestations à pratiquer à charge de l'assurance-maladie obligatoire, introduite pour une durée de trois ans par l'ordonnance du Conseil fédéral du 3 juillet 2002²⁸, n'a été jugée conforme à la Constitution fédérale que parce qu'elle se trouvait implicitement comprise dans la compétence de la Confédération en la matière²⁹ et figurait explicitement dans une disposition législative fédérale³⁰ qui, aux termes de l'art. 191 Cst., lie le Tribunal fédéral. Dans son arrêt de principe du 27 novembre 2003, le Tribunal fédéral a par ailleurs confirmé que la clause de besoin est incompatible avec la liberté économique, sauf à trouver une base explicite ou implicite dans la Constitution elle-même³¹. La doctrine, unanime, partage cette vue³². La seule clause que comporte la Constitution fédérale à ce sujet est celle de l'art. 196 ch. 7, permettant aux cantons, pendant un délai de dix ans, à subordonner à un besoin l'ouverture de restaurants et d'hôtels afin de protéger ces secteurs contre la concurrence.
20. Ainsi, l'introduction d'un *numerus clausus* pour tous les chauffeurs de taxis se heurte à un obstacle constitutionnel qui paraît insurmontable, à savoir l'interdiction des mesures de politique économique qui ne disposent pas d'une base au moins implicite dans la Constitution fédérale. Or, en matière de taxis, la Constitution fédérale ne contient rien de pareil.

²⁸ RO 2002 2549.

²⁹ Art. 117 al. 2 Cst.

³⁰ Art. 55a LAMal, dans la version du 24 mars 2000.

³¹ 2P.305/2002 du 27 novembre 2003, cons. 6.2.

³² ETIENNE GRISEL, Liberté du commerce et de l'industrie, vol. II Berne 1995 23 ; JÖRG PAUL MÜLLER, Grundrechte in der Schweiz, Berne 1999 650 ; VALLENDER, (note 8) no 44).

IV L'Etat peut-il supprimer le permis de stationnement ?

21. Si la jurisprudence admet que les cantons peuvent limiter le nombre des places, et donc des permis de stationnement³³, elle ne leur impose pas une telle mesure. Rien n'empêche donc en principe un canton d'y renoncer. Ce faisant, il supprime d'emblée la différence entre les chauffeurs de taxis bénéficiant d'un droit de stationnement sur le domaine public et les autres chauffeurs qui ne jouissent pas de ce droit.
22. Dès lors qu'il ne lui est cependant pas permis de remplacer cette restriction par une limitation quantitative de tous les chauffeurs de taxis admis à pratiquer la profession (*supra* n° 17-20), l'alternative paraît être la suivante. Ou bien l'Etat supprime d'emblée toutes les places de stationnement réservées aux taxis sur le domaine public, auquel cas il ne fait pas justice à l'intérêt public à ce que les clients puissent bénéficier des services d'un taxi quand le besoin s'en fait sentir. Ou bien il maintient les places de stationnement existantes et s'efforce alors de maintenir l'ordre public par une présence et une surveillance policière accrue sur les lieux concernés. Dans le premier cas, il prend une mesure qui va à l'encontre de l'intérêt public³⁴ et, dans le second, il risque de faillir à sa tâche de maintenir l'ordre public, car il n'est point certain qu'une présence policière accrue réussit à assurer un usage accru ordonné du domaine public.
23. Telles qu'elles figurent dans le procès verbal de la séance du 16 septembre 2003, les propositions de Me Roulet n'indiquent pas quel terme de cette alternative serait retenu. Il semble plutôt que la suppression des permis de stationnement serait compensée par l'introduction d'un *numerus clausus* pour tous les chauffeurs de taxis, mesure qui se heurte en l'état à l'obstacle constitutionnel précité.

³³ Arrêt Mota cons. 3.

³⁴ ATF 97 I 653, 657 Schönenberger.

V L'Etat peut-il obliger les taxis à se regrouper en compagnies ?

24. Selon les propositions de Me Roulet, les taxis seraient contraints de se regrouper en compagnies, de structure juridique en principe libre, qui seraient susceptibles de recevoir une autorisation et qui seraient reliées à une centrale. Ce système repose sur une réflexion en apparence simple : seules des entreprises sont à même de fournir un service public permanent et de l'assurer dans les conditions souhaitées. Il convient de relever que, selon les indications dont nous disposons, le régime d'autorisation s'appliquerait aussi bien à des entreprises ou compagnies de taxis qu'à des chauffeurs de taxis (employés ou indépendants), tous deux pouvant requérir l'autorisation. Les chauffeurs de taxis seraient soumis à un *numerus clausus*, tandis que les compagnies seraient obligées de s'affilier à une centrale.
25. L'obligation de s'affilier à une compagnie ou à une entreprise constitue à n'en pas douter une restriction de la liberté économique des chauffeurs de taxis. Il faudrait donc non seulement qu'elle soit prévue par la loi, mais qu'elle se justifie par un intérêt public pertinent, qu'elle respecte le principe de la proportionnalité ainsi que l'égalité entre concurrents. L'intérêt public pourrait être celui d'assurer la permanence du service public et de faciliter le contrôle étatique sur le fonctionnement de celui-ci. Si la condition de l'aptitude pourrait être considérée comme étant remplie, il n'est pas certain que la règle de la nécessité le serait également : il faudrait en effet établir qu'un chauffeur non affilié à une compagnie, mais relié à une centrale, ne serait ni en mesure d'assurer le service public, ni susceptible d'être contrôlé efficacement par l'Etat, ce qui paraît difficile à admettre. Quoi qu'il en soit, la mesure se heurterait d'emblée au principe de l'égalité des concurrents, comme l'a constaté le Tribunal administratif dans l'arrêt du 5 mars 1996 à propos de l'ancien art. 7

LST³⁵, et comme semble l'admettre également Me Roulet, qui reconnaît qu'elle risquerait de favoriser indûment les centrales existantes.

26. Pareille structure devrait en d'autres termes garantir un minimum de concurrence non seulement entre les chauffeurs de taxis, mais aussi entre les compagnies et, *last but not least*, entre les centrales. Or, les informations dont nous disposons ne permettent pas de vérifier si et par quels moyens cette triple condition pourrait être respectée.
27. Certes, si le service de taxis était régi par un nouveau monopole cantonal et soumis à un *numerus clausus* de tous les chauffeurs, l'obligation de s'affilier à une compagnie, elle-même reliée à une centrale, ne poserait pas de problèmes constitutionnels particuliers et apparaîtrait comme une simple conséquence du régime monopolistique. Dans cette hypothèse, les particuliers à qui serait confiée l'exécution du monopole ne seraient en effet plus au bénéfice de la liberté économique, dans la mesure où les rapports qu'ils nouent avec l'Etat relèveraient alors essentiellement de droit public³⁶. Le problème constitutionnel, on l'aura compris, réside bien en aval de cette mesure, au niveau précisément de la création d'un tel monopole (*supra* n° 7-16) et du principe d'un *numerus clausus* généralisé (*supra* n° 17-20).

Conclusion

28. Sous réserve des précisions complémentaires qui pourraient et qui devraient être apportées aux propositions formulées par Me Roulet lors de la séance du 16 septembre 2003, les craintes quant à l'existence d'un problème constitutionnel sérieux ne peuvent être que confirmées :

³⁵ RDAF 1996 161.

³⁶ ETIENNE GRISEL, Liberté du commerce et de l'industrie, Berne 1993, vol. I, n° 261.

- Le service de taxis ne peut pas être soustrait dans son ensemble à la liberté économique par l'institution d'un nouveau monopole cantonal ;
- Un *numerus clausus* pour tous les chauffeurs de taxis est contraire au principe de la liberté économique ;
- La suppression du permis de stationnement place l'Etat devant un dilemme dont il ne peut guère sortir sans mettre en question l'intérêt public, l'intérêt du public et l'ordre public ;
- L'obligation des chauffeurs de s'affilier à une compagnie et l'obligation de celle-ci de se relier à une centrale posent un sérieux problème de proportionnalité et d'égalité de concurrents.

29. En résumé, le Tribunal administratif me semble avoir vu juste en affirmant, il y a sept ans, que la jurisprudence du Tribunal fédéral ne laisse pas beaucoup de marge d'appréciation aux cantons en matière de réglementation du service des taxis³⁷.

Genève, le 18 décembre 2003



Andreas Auer

³⁷ RDAF 1996 166.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

DÉPARTEMENT DE JUSTICE, POLICE ET SÉCURITÉ

Genève, le 24 février 2004
BD/ba

**Audition de
M. Nicolas BOLLE, secrétaire adjoint,
devant la Commission des transports
du 24 février 2004
concernant l'historique des taxis genevois**

1. Les taxis genevois ont fêté leur centenaire en 2002.

C'est en effet en 1902, à l'initiative du garage ANSERMEIER, qu'est né à Genève le transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles.

2. En 1909, les premières autorisations d'exploiter sont délivrées à des particuliers, qui deviennent les premiers artisans chauffeurs de taxis de Genève. Les permis de stationnement sur le domaine public sont délivrés très librement, avec, pour résultat, un parc de 245 taxis en 1924.
3. Constatant que le nombre des taxis est devenu trop important par rapport aux besoins de la clientèle, mais surtout aux places de stationnement disponibles sur le domaine public, le Conseil d'Etat décide, le 6 janvier 1925, de suspendre la délivrance de toute nouvelle autorisation et de rendre celles déjà délivrées strictement personnelles et intransmissibles. La démarche porte ses fruits et, en 1938, le nombre de taxis est réduit à 167 voitures.
4. En 1938, un arrêté fédéral réglemente également les services de taxis, de sorte que chaque titulaire de permis doit disposer de deux autorisations, l'une cantonale et l'autre fédérale.
5. En 1951, l'arrêté fédéral de 1938 réglementant les services de taxis arrive à échéance et n'est pas reconduit. Il en résulte immédiatement un développement très important des taxis sans droit de stationnement sur le domaine public (soit des taxis qui ne sont pas autorisés à utiliser les cases jaunes réservées aux seuls taxis avec permis de stationnement).
6. Le Conseil d'Etat cherche à limiter ce phénomène et décrète, en 1953, que seuls les taxis au bénéfice d'un droit de stationnement ont droit à l'appellation de "taxi". Suite un recours de droit public, au nom de la liberté du commerce et de l'industrie, le Tribunal fédéral donne tort aux autorités genevoises et précise que les taxis sans permis de stationnement ont également le droit d'utiliser

- 2 -

l'appellation de "taxi" (ATF 79 I 334). Cette jurisprudence ouvre le champ au développement des taxis sans permis de stationnement et marque sans conteste le début d'un cohabitation douloureuse entre les taxis avec et sans permis de stationnement.

7. Le 17 février 1959, un nouveau règlement est adopté par le Conseil d'Etat (ROLG 1959, p. 41). Les principales innovations comportent la réglementation de l'ensemble des entreprises de taxis avec et sans permis de stationnement et la création d'une centrale unique de diffusion d'ordres de courses à laquelle sont obligatoirement rattachés tous les taxis avec permis de stationnement. Pour assurer la rentabilité de cette centrale, le Conseil d'Etat distribue 83 nouveaux permis de stationnement, soit 71 aux garages et 12 aux artisans.
8. En 1962, 24 nouveaux permis de stationnement sont attribués à des candidats artisans, afin de rétablir un équilibre entre les artisans et les garages.
9. Durant la fin des années 1960 et le début des années 1970, la question de la transmissibilité des permis de stationnement fait l'objet de nombreux débats au Grand Conseil (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil 1968, p. 351 ss; 1971, p. 3024 ss; 1972, p. 3089 ss; 1974, p. 2985 ss).
10. En 1974, suite au décès du parton d'un des grands garages, le département juge inopportun d'exiger le retour des permis de stationnement dont il est titulaire, ceci à la fois pour maintenir l'équilibre entre les grandes entreprises et les artisans et pour éviter la mise au chômage de nombreux chauffeurs.
11. Le 23 août 1974, le Syndicats des employés chauffeurs de taxis et l'Association genevoise des taxis sans droit de stationnement adressent une pétition au Grand Conseil, exigeant le retour à l'Etat des permis de stationnement en question, ainsi que la distribution de 20 permis de stationnement supplémentaires (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil 1975, p. 1341 ss).
12. Entre 1975 et 1977, le département évite de demander le retour des permis devenus caducs à la suite du décès de leur titulaire et distribue une vingtaine de nouveaux permis de stationnement aux artisans.
13. Le 14 décembre 1979, après de très nombreuses séances de Commission et d'interminables débats au cours desquels partisans et adversaires de la transmissibilité des permis de stationnement se sont affrontés avec vigueur, le Grand Conseil adopte la première loi sur les services de taxis, qui entre en vigueur le 6 mars 1980 (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil 1978, p. 4502 ss; 1979, p. 1800 ss et 2586 ss).

Cette loi est le résultat d'un compromis.

Alors que partisans et adversaires du principe de la transmissibilité des permis de stationnement se sont affrontés avec vigueur, la solution retenue consiste à dire que les permis sont en principe personnels et intransmissibles, mais qu'ils peuvent néanmoins être transmis à titre onéreux après 15 ans d'exploitation, voire même, avant ce délai, en cas de maladie ou de décès, si le transfert est

effectué en faveur du conjoint ou d'un proche parent, ou encore d'un chauffeur au service du défunt depuis 5 ans.

14. Durant les années 1980, on assiste à de nombreux transferts de permis de stationnement à titre onéreux (certains chauffeurs allant jusqu'à payer 200'000 F pour obtenir un permis de stationnement), si bien que l'exception devient la règle. Ce dérapage est précisément à l'origine du mécontentement des taxis sans permis de stationnement qui, inscrits sur une liste d'attente, doivent attendre jusqu'à 20 ans avant de recevoir, gratuitement, un permis de stationnement.
15. Le 3 octobre 1988, le Conseil d'Etat délivre 54 nouveaux permis de stationnement, dont 9 aux grands garages. Trois chauffeurs inscrits sur la liste d'attente déposent un recours de droit public au Tribunal fédéral contre l'attribution des 9 permis de stationnement aux grands garages, en invoquant une inégalité de traitement entre concurrents, et le fait que cette attribution ne corresponde pas à un intérêt public.
16. Le 2 juin 1989, le Tribunal fédéral donne raison aux recourants et annule partiellement la décision du Conseil d'Etat.
17. C'est ainsi que de mécontentements en procédures, et de procédures en manifestations sur la voie publique, les taxis sans permis de stationnement déposent, le 16 novembre 1989, une initiative populaire intitulée "Pour des taxis égaux et moins chers" (IN 26), munie de 31'500 signatures.

Cette initiative poursuit 3 buts principaux :

- autorisés à stationner sur le domaine public (ce qui signifie donc la suppression, pour l'Etat, de la possibilité de limiter le nombre de taxis avec permis de stationnement en fonction des besoins du public et de la place disponible sur le domaine public);
- Supprimer totalement la possibilité de transférer, à titre onéreux, les permis de stationnement (sans exception et sans disposition transitoire);
- Obtenir des taxis moins chers grâce à la liberté des tarifs et à la libre concurrence.

18. Le Grand Conseil refuse d'entrer en matière sur cette initiative le 23 novembre 1990 et charge le Conseil d'Etat de rédiger un contre-projet.
19. Le contre-projet du Conseil d'Etat, déposé le 11 mars 1991, prévoit notamment le maintien du *numerus clausus* des permis de stationnement et la suppression de la possibilité de transférer, à titre onéreux, les permis de stationnement, tout en introduisant notamment une exception en faveur des entreprises (dans l'idée d'éviter le démantèlement des grands garages en cas de décès du titulaire des permis de stationnement). Le contre-projet finalement adopté par le Grand Conseil maintient le principe du *numerus clausus* pour les permis de stationnement et le principe de l'interdiction des transferts à titre onéreux, avec quelques exceptions en faveur du conjoint survivant ou d'un proche parent qui exerce la profession.

20. Lors de la votation populaire du 27 septembre 1992, le peuple se prononce très nettement en faveur de l'initiative, ce qui entraîne une importante modification de la loi du 14 septembre 1979, dont la nouvelle teneur entre en vigueur le 17 octobre 1992.

La nouvelle loi modifie radicalement la situation en libéralisant le marché. De fait, toute personne physique justifiant avoir exploité en tant qu'indépendant sans permis de stationnement ou travaillé comme employé d'une entreprise de taxis durant une période non interrompue de 3 ans, est habilité à recevoir un permis de stationnement sur la voie publique, lequel est personnel et intransmissible, avec quelques exceptions en faveur du conjoint survivant ou d'un héritier descendant si celui-ci remplit les conditions de délivrance d'un permis de stationnement.

21. En dépit de la libéralisation du marché induite par l'initiative "Pour des taxis égaux et moins chers", la profession de chauffeur de taxi continue à devoir faire face à des difficultés majeures. Il convient de souligner ici qu'entre 1992 et 1996, le nombre de taxis avec permis de stationnement passe de 407 à 815 alors que le nombre de taxis sans permis de stationnement passe de 275 à 42. Le nombre total de taxis passe de 682 à 875 (au printemps 1996).
22. Par arrêt du 5 mars 1996, le Tribunal administratif juge anticonstitutionnelle la disposition de la loi qui obligeait tout chauffeur de taxi avec permis de stationnement à être affilié à une centrale de diffusion d'ordres de courses.

Cette jurisprudence permet à de nombreux chauffeurs de taxis avec permis de stationnement de poursuivre leur activité sans être affiliés à une centrale.

23. Préoccupé par la dégradation de la situation, le département décide de faire effectuer un audit sur les taxis. Les experts chargés de cet audit sont Me François BELLANGER, professeur et avocat, et M. Christian EBENEGER, économiste.

La conclusion générale de l'audit, en été 1996, est que le marché genevois des taxis est en dérégulation, l'offre étant fortement excédentaire par rapport à la demande. Cette dérégulation se traduit par un usage de plus en plus anarchique du domaine public qui ne peut, à terme, que générer un certain nombre de tensions et de perturbations préjudiciables.

Il apparaît dès lors nécessaire d'envisager la réintroduction d'un *numerus clausus* des permis de stationnement et d'améliorer la formation des chauffeurs.

24. Le 3 juin 1998, le Conseil d'Etat dépose un projet de loi PL 7867 - issu de l'audit sur les taxis genevois - proposant, d'une part, de réintroduire un *numerus clausus* des permis de stationnement, et d'autre part, d'introduire un brevet d'exploitant pour améliorer la formation des chauffeurs indépendants (Mémorial des séances du Grand Conseil du 25 juin 1998, p. 3681 ss).

25. Après de très longs débats en Commission, le Grand Conseil vote, le 26 mars 1999, la nouvelle loi sur les services de taxis, qui entre en vigueur le 1^{er} juin 1999.

Les principales innovations de la loi sont :

- la réintroduction du numerus clausus des permis de stationnement;
- l'amélioration de la formation des chauffeurs indépendants (par l'introduction d'un brevet d'exploitant dont les conditions d'obtention sont plus difficiles que celles prévues pour les chauffeurs employés);
- l'interdiction formelle des locations de plaques;
- l'introduction d'une taxe annuelle de 1'300 F par permis de stationnement pour améliorer les conditions sociales de la profession;
- introduction, dans les dispositions transitoires de la loi, d'un mécanisme incitant les titulaires d'un ou de plusieurs permis de stationnement à les remettre en vue de leur annulation en échange d'une indemnité d'un montant maximal de 40'000 F après 15 ans de travail, financée par la profession elle-même au travers de la taxe annuelle de 1'300 F.

26. La nouvelle loi fait immédiatement l'objet de deux recours de droit public, à savoir :

- un recours dirigé notamment contre les dispositions relatives au numerus clausus des permis de stationnement et au brevet d'exploitant;
- un recours dirigé contre la taxe annuelle et l'indemnité prévue pour les chauffeurs qui rendent leur permis de stationnement pour annulation.

27. Le 17 décembre 1999, une pétition P 1283 intitulée "Revendications concernant le règlement d'application de la loi sur les taxis" est déposée en vue de l'instauration d'un salaire minimum garanti pour les chauffeurs salariés, et d'un renforcement de la loi en ce qui concerne la location de plaques. Cette pétition est renvoyée à la Commission des transports (Mémorial des séances du Grand Conseil du 20 janvier 2000, p. 72).

28. Le 23 décembre 1999, un projet de loi PL 8180 modifiant la loi sur les services de taxis est déposé par plusieurs députés, en vue de l'adoption d'un contrat-type de travail pour les chauffeurs salariés fixant les conditions de travail ainsi qu'un salaire minimum. Ce projet est renvoyé à la Commission des transports (Mémorial des séances du Grand Conseil du 14 avril 2000, p. 2541 ss).

29. Le 25 mai 2000, le Tribunal fédéral statue sur les deux recours dirigés contre la loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999 :

- Le Tribunal fédéral rejette tout d'abord le recours de droit public formé par plusieurs chauffeurs de taxis concernant la limitation des permis de stationnement mais annule l'article 15, alinéa 2, de la loi, qui ne tenait pas suffisamment compte du statut différent entre un indépendant sans employé et un indépendant avec employés. Le Tribunal fédéral considère notamment qu'il

faut prévoir des examens différents selon que les indépendants pratiquent leur métier avec ou sans employé.

- Le Tribunal fédéral rejette également le recours de droit public dirigé contre la taxe annuelle liée à la détention d'un permis de stationnement et confirme clairement son affectation pour améliorer les conditions sociales de la profession et, durant la période transitoire, pour financer l'indemnité de sortie des chauffeurs de taxis qui rendent leur permis de stationnement pour annulation.

30. Le 14 février 2001, le Conseil d'Etat adopte un projet de loi PL 4858 modifiant la loi sur les services de taxis, visant, pour l'essentiel, à modifier les dispositions légales relatives au brevet d'exploitant, en fonction des exigences de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Ce projet de loi est renvoyé à la Commission des transports (Mémorial des séances du Grand Conseil du 22 mars 2001, p. 1556).

31. Le 29 juin 2001, le Grand Conseil vote les deux projets de loi PL 8180-A et PL 8458-A issus des travaux de la Commission des transports et dépose sur le bureau la pétition P 1283A qui protestait notamment contre la taxe annuelle de 1'300 F et contre plusieurs dispositions du règlement.

S'agissant tout d'abord du PL 8458-A, le Grand Conseil approuve les propositions du Conseil d'Etat visant, pour l'essentiel, à corriger la loi dans le seul domaine qui avait été critiqué par le Tribunal fédéral, à savoir le brevet d'exploitant.

S'agissant ensuite du projet de loi PL 8180-A déposé par plusieurs députés, le Grand Conseil n'entre pas en matière au sujet de l'introduction, dans la loi, d'un salaire minimum. Il accepte en revanche l'idée de nommer une Commission de suivi pour une durée limitée de 2 ans, le temps de vérifier la mise en place des nouvelles dispositions légales (Mémorial des séances du Grand Conseil du 29 juin 2001, p. 6612 ss).

32. Le 27 novembre 2001, le Tribunal administratif rejette enfin les recours de plusieurs centaines de chauffeurs de taxis qui avaient recouru contre les décisions du service des autorisations et patentes relatives aux taxes annuelles 1999, 2000 et 2001, en dépit des considérants pourtant très clairs de l'arrêt du Tribunal fédéral du 25 mai 2000 qui avait rejeté le recours de droit public dirigé contre la loi elle-même.

33. Le 6 mars 2002, le Conseil d'Etat procède à la nomination des membres de la Commission de suivi prévue par l'article 39 de la loi et modifie le règlement d'exécution de la loi pour fixer à 666 le nombre maximal des permis de stationnement (art. 23 du règlement).

34. Après avoir réuni la Commission de suivi à plusieurs reprises en 2002, Mme Micheline SPOERRI, Conseillère d'Etat chargée du DJPS, ne peut que constater que la loi de 1999, modifiée en 2001, ne donne pas satisfaction et que nombreux problèmes persistent (liés notamment à la prolifération des taxis sans permis de

stationnement qui, constitutionnellement, n'ont pas pu être soumis au numerus clausus introduit dans la loi de 1999 dès lors qu'ils ne font précisément pas usage du domaine public et qu'ils bénéficient de la liberté économique garantie par la Constitution fédérale).

Il convient de préciser ici qu'entre juin 1989, date d'entrée en vigueur de la loi et introduisant le numerus clausus et décembre 2002, le nombre de taxis avec permis de stationnement est passé de 957 à 816 tandis que le nombre de taxis sans permis de stationnement est passé de 50 à 124.

35. C'est ainsi que sur proposition du DJPS, le Conseil d'Etat a décrété, le 18 décembre 2002, un moratoire de 6 mois dès le 1^{er} janvier 2003 pendant lequel il ne sera plus délivré d'autorisation d'exercer la profession de chauffeur de taxi indépendant sans permis de stationnement. Ce moratoire fait toutefois immédiatement l'objet d'un recours de droit public et se heurte très rapidement au veto du Tribunal fédéral.
36. Le DJPS décide néanmoins de renforcer les contrôles pendant les 6 premiers mois de l'année 2003, ce qui permet de constater de très nombreux abus (tant du côté des taxis sans permis de stationnement que du côté des taxis avec permis de stationnement) et, d'une manière plus générale, que la loi ne donne pas satisfaction.
37. Le 29 avril 2003, un projet de loi PL 8992 modifiant la loi sur les services de taxis est déposé par plusieurs députés. Ce projet de loi, présentement renvoyé devant votre Commission, ne remet pas en cause les principaux mécanismes de la loi de 1999, révisée en 2001, et propose notamment :
- de délivrer des permis de stationnement "par tranche-horaire" dans l'idée de mieux répartir le nombre de taxis en activité le jour et la nuit;
 - d'introduire dans la loi l'obligation de disposer d'un compteur générant automatiquement une quittance mentionnant le prix de la course, le nom du chauffeur et le numéro de l'autorisation;
 - de prévoir que les témoins lumineux doivent être "fixes" dans l'idée de lutter contre certains abus;
 - d'attribuer une couleur obligatoire pour les taxis avec permis de stationnement et une autre couleur pour les taxis sans permis de stationnement.
38. Le 28 avril 2003, une proposition de motion M 1541 intitulée "Pour une loi complémentaire pour les taxis" est déposée par M. Jean SPIELMANN, député. Cette motion, également renvoyée devant votre Commission, invite notamment le Conseil d'Etat :
- à présenter au Grand Conseil un projet de loi permettant d'assainir la profession de taxi à Genève par l'instauration progressive d'une seule catégorie de taxis, tous égaux au niveau du droit de stationnement;
 - à présenter une loi et une réglementation stricte pour les locations de voitures avec et sans chauffeur en supprimant la possibilité d'exercer le transport de personnes sans droit de stationnement;

- 8 -

- à mettre en place des dispositions favorisant la prise en charge régulière des passagers, notamment à l'aéroport, à la gare et devant les hôtels et avec un contrôle des tarifs;
- à mettre en place des structures qui auront pour charge d'assurer une bonne gestion des taxis à Genève concernant la prise en charge, le respect des tarifs et la bonne gestion des appels téléphoniques.

39. Compte tenu de la diversité des problèmes rencontrés dans le cadre de la Commission de suivi ainsi que lors des contrôles renforcés durant les 6 premiers mois de l'année 2003, liés notamment à l'absence d'un véritable statut d'employé, à la difficulté de lutter contre les locations de plaques, à la prolifération des taxis sans permis de stationnement (qui étaient 162 au 27 août 2003) ainsi qu'à l'affectation de la taxe annuelle, le DJPS a mandaté Me Jacques ROULET, avocat, afin d'analyser plus en détail l'ensemble des problèmes, de consulter les milieux professionnels et de rédiger des propositions de modifications de la loi et du règlement.

Les principaux objectifs de la réforme proposée par le DJPS sont soumis au Conseil d'Etat du 1^{er} mars 2004 et vous seront présentés en détail lors de l'audition de Mme Micheline SPOERRI, Conseillère d'Etat, le 2 mars prochain.

40. Dans le cadre de ces prochains travaux, la Commission des transports va devoir garder très clairement à l'esprit les limites imposées par la Constitution fédérale et par la jurisprudence précitée du Tribunal fédéral qui ne permettent malheureusement pas d'envisager l'introduction d'un *numerus clausus* de l'ensemble des taxis, qui serait contraire au principe de la liberté économique.

En réalité, la marge de manœuvre des cantons est relativement ténue.

Après avoir constaté que la libéralisation du secteur n'était pas suivie des résultats escomptés et qu'il était nécessaire de réintroduire un *numerus clausus* des permis de stationnement - dont le principe ne semble pas remis en cause à l'heure actuelle - il ne reste plus qu'à modifier la loi une nouvelle fois pour mieux définir les droits et les devoirs des différents acteurs, pour préciser le statut d'employé, pour éviter la prolifération des taxis sans permis de stationnement et, en définitive, pour améliorer le service à la clientèle.

*ANNEXE 3***ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES
GENEVOISES DES
TAXIS ET LIMOUSINES****LISTE DES ABREVIATIONS**

AECTG :	Association des Employés Chauffeurs de Taxis Genevois
AGET :	Association Genevoise des Entreprises de Taxis
A.G.E.L.L.M.C :	Association Genevoise des Entreprises de Location de Limousines & Minibus avec Chauffeurs
AGLLC :	Association Genevoises de Loueurs de Limousines avec Chauffeurs
FATG :	Fédération des Artisans Taxis du Canton de Genève
FPTG :	Fédération Professionnelle des Taxis Genevois.
SEV :	Syndicat du Peronnell des Transports, section Taxis Genève
SCCIT :	Société Coopérative des Concessionnaires Indépendants de Taxis
UATG :	Union des Artisans Taxis de Genève

ANNEXE 4

LTaxis – PL 9198**Liste des options de base**

- 1) Elargissement de la loi au transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles légers :
 - a) Exceptions au champ d'application :
 - i. Transports scolaires (Art. 4al.1 let d).
 - ii. Navettes d'hôtels (Art. 4al.1 let e).
 - b) Double activité (limousine/taxi) sur le même véhicule :
 - i. Cumul possible avec deux véhicules différents (Art 9 al.2 let a et b).
 - ii. Interdiction des courses à forfait aux taxis, sauf hors frontières cantonales (Art. 42 al.3).
 - iii. Enlèvement de la bonbonne ou de la désignation « taxi » (Art. 38 al.5 et 6 /PL 8992 : Art. 23 al. 2).
- 2) Usage du domaine public par les taxis sans droits de stationnement et par les limousines :
 - a) Utilisation des voies de bus (Art. 19 al. 1 et Art. 33 al 1 et 2).
 - b) Utilisation des zones marchandes et piétonnes (Art. 19 al. 1).
 - c) Aménagement de places spécifiques pour charger/déposer des clients (Art. 19 al. 5 et Art. 25 al. 1).
- 3) Equiperment et distinction des véhicules
 - a) Limousines : plaque 96000 et macaron (Art. 38 al. 4).
 - b) Taxis sans droit de stationnement : désignation « taxi » sans bonbonne, témoins lumineux sur la plage arrière (Art. 38 al. 6).
 - c) Taxis avec permis de stationnement : bonbonne « taxi » avec témoins lumineux (Art. 38 al. 5).
 - d) Autres signes distinctifs et modalités : fixés par le Conseil d'Etat (Art. 38 al.7).
 - e) Couleur unique et différente entre les 2 catégories de taxis (PL 8992 : Art. 23 al. 3).
- 4) Service au public :
 - a) Centrales :
 - i. Affiliation obligatoire (Le Tribunal administratif l'a annulée en 1995).
 - ii. No d'appel unique : monopole centrale ou redistribution sur plusieurs centrales (Art. 39 al. 3 et 4 : peut être imposé par le Conseil d'Etat ou dans le cadre d'un contrat de prestation avec les milieux professionnels).
 - iii. Autorisations d'exploiter une centrale avec obligation de service minimum (Art. 15, not. al. 1 let e et f et Art. 39 al. 3).
 - b) Imposer des services sur certaines tranches horaires :
 - i. Obligation aux taxis avec permis de stationnement d'assurer un service 24/24 heures et 7/7 jours (Art. 39 al. 2) et faculté donnée au Conseil d'Etat d'imposer des tranches horaires si le service au public est insuffisant (Art. 39 al. 3).
 - ii. Délivrance de permis de stationnement pour des tranches horaires de jour ou de nuit (PL 8992 : Art. 9 al. 2).
 - c) Quittances :
 - i. Proposition obligatoire de délivrer la quittance comportant toutes les données du taxi et du chauffeur (Art. 34 al. 4).

- ii. Délivrance obligatoire d'une quittance.
- iii. Quittance générée automatiquement avec relevé hebdomadaire (imprimante) (PL 8992 : Art. 21 al. 3).
- iv. Limousines : journal des courses et des encaissements à tenir par le chauffeur ou par l'entreprise (Art. 35 al. 3).

d) Informations au public :

- i. Affichage dans le véhicule des tarifs, avec identification du chauffeur, du taxi et de la centrale ou de l'entreprise (Art. 34 al. 3).
- ii. Affichage des tarifs à l'aéroport : prévue dans le règlement spécifique du Conseil d'Etat sur l'aéroport (Art. 34 al. 7).

5) Statut des employés et indépendants :

- a) Conditions cadres minimales pour les employés fixées dans la loi et favorisation de la conclusion d'une CCT (Art. 36, Art. 37, Art. 40 al. 2 et 3).
 - i. Présomption de l'indépendance sauf si l'employeur prouve l'existence des conditions propres au contrat de travail (Art. 40 al.2).
 - ii. Tenue d'un registre pour les entreprises et information au DJPS avec indication des horaires de l'employé pour les indépendants (Art. 30 al. 2 et Art. 37 al. 2).
- b) Bail à ferme :
 - i. Réservé aux entreprises de taxis avec droits de stationnement uniquement (Art. 41 al. 1).
 - ii. Présomption d'une location de plaques interdite entraînant la révocation des autorisations, sauf si le titulaire du permis de stationnement prouve qu'il respecte le montant du loyer maximal fixé par le DJPS (Art. 41 al. 4 à 6).

6) Délivrance des permis de stationnement :

- a) Remplacement de la taxe annuelle par une taxe d'entrée (Art. 21).
- b) Transitoire : ouverture du nombre de permis de stationnement durant une année afin de permettre la délivrance de nouveaux permis à tous les exploitants sans permis de stationnement ainsi qu'aux employés disposant du brevet d'indépendant, pour autant qu'ils soient actifs dans la profession depuis 1 an au moins.

7) Personnes physiques et personnes morales :

- a) Organisation sous forme de personne morale ouverte aux entreprises uniquement (Art. 16 al 1)
- b) Limitation à la SA, à la Société coopérative et à la Sarl (Art. 16 al. 1).
- c) Contrôle de la détention des actions (Art. 16 al 2 à 5).
- d) Contrôle du transfert des actions (Art. 17).
- e) Paiement au fond de solidarité en cas de transfert d'actions (Art. 17 al. 3 à 6).

8) Contrôles et sanctions :

- a) Mise en place d'une brigade de taxis spécialisée avec effectifs et/ou missions prévues dans la loi.
- b) Création d'une commission de discipline avec participation des milieux professionnels.
- c) Création d'une commission consultative avec les milieux professionnels, en lieu et place de la commission du suivi de la loi.

Loi sur les taxis et limousines
(transport professionnel de
personnes au moyen de voitures automobiles) - H 1 30

PL 9198

Votes de la Commission

Loi sur les services de taxis et de limousines (LTaxis) Chapitre 1 But et champ d'application Art. 1 But ¹ La loi a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de véhicules automobiles légers et une exploitation des services de limousines et de taxis conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique et de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public. ² Il est tenu compte de la fonction complémentaire des limousines et des taxis par rapport aux transports individuels et collectifs et de leur rôle en matière de tourisme. ³ Le Conseil d'Etat veille à ce que par leur organisation et leur exploitation, les services de limousines et de taxis répondent aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population et des personnes de passage. Art. 2 Champ d'application ¹ Est soumis à la loi le transport professionnel des personnes au moyen de véhicules automobiles légers sur le territoire du canton de Genève. ² Le service de transport est exercé par des limousines et des taxis dont l'activité est soumise à l'autorisation préalable du département de justice, police et sécurité (ci-après le département). ³ Le transport est réputé professionnel et soumis à la loi, notamment lorsque : a) le transporteur ou son auxiliaire reçoit ou sollicite une rémunération pour l'activité de conduite du véhicule; b) le détenteur du véhicule servant au transport loue le véhicule à d'autres fins que d'être conduit par le locataire ou son employé, pour son usage ou celui des personnes de sa famille ou faisant ménage commun avec lui; c) le détenteur loue le véhicule servant au transport pour un montant comprenant la valeur d'autres prestations que la seule location; d) le conducteur n'est pas détenteur du véhicule et est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou exerce habituellement la conduite de véhicules à titre professionnel; e) le transport est régulier ou l'offre de transport s'adresse à un nombre indéterminé de personnes, même s'il est gratuit. ⁴ Le transport est réputé exercé sur le territoire du canton de Genève et soumis à la loi, notamment lorsque : a) le transporteur possède un établissement stable dans le canton de Genève; b) le transporteur exerce son activité en s'adressant à une clientèle sise sur le territoire genevois; c) le transporteur prend régulièrement en charge des clients sur le territoire cantonal. ⁵ Est également soumis à la loi l'exercice d'une activité professionnelle consistant à favoriser, organiser ou exploiter le transport professionnel de personnes dans les hypothèses des alinéas 3 et 4. Art. 3 Définitions ¹ Sont considérés comme des « véhicules automobiles légers » selon l'article 11 de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) : a) les « voitures de tourisme » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1 jusqu'à 3,50 t);	Loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) Chapitre 1 But et champ d'application Art. 1 But ¹ La loi a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles et une exploitation des services de taxis et de limousines conformes, notamment aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public. ² Il est tenu compte de la fonction complémentaire des taxis et des limousines, par rapport aux transports individuels et collectifs, et de leur rôle en matière de tourisme. ³ Le Conseil d'Etat veille à ce que par leur organisation et leur exploitation, les services de taxis et de limousines répondent aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population et des personnes de passage. Art. 2 Champ d'application ¹ Est soumis à la loi le transport professionnel des personnes au moyen de voitures automobiles sur le territoire du canton de Genève. ² Le service de transport est exercé par des voitures désignées comme taxis et à défaut comme limousines dont l'activité est soumise à l'autorisation préalable du département de justice, police et sécurité (ci-après le département). ³ Le transport est réputé professionnel et soumis à la loi, notamment lorsque : a) le transporteur ou son auxiliaire reçoit ou sollicite une rémunération pour l'activité de conduite du véhicule; b) le détenteur du véhicule servant au transport loue le véhicule à d'autres fins que d'être conduit par le locataire ou son employé, pour l'usage personnel de ces derniers ou de celui des personnes de leur famille ou faisant ménage commun avec eux; c) le détenteur loue le véhicule servant au transport pour un montant comprenant la valeur d'autres prestations que la seule location; d) le conducteur n'est pas détenteur du véhicule et est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou exerce habituellement la conduite de véhicules à titre professionnel; e) le transport est régulier ou l'offre de transport s'adresse à un nombre indéterminé de personnes, même s'il est gratuit. ⁴ Le transport est réputé exercé sur le territoire du canton de Genève et soumis à la loi, notamment lorsque : a) le transporteur possède un établissement stable dans le canton de Genève; b) le transporteur exerce son activité en s'adressant à une clientèle sise sur le territoire genevois; c) le transporteur prend régulièrement en charge des clients sur le territoire cantonal. ⁵ Est également soumis à la loi l'exercice d'une activité professionnelle consistant à favoriser, organiser ou exploiter le transport professionnel de personnes dans les cas prévus aux alinéas 3 et 4. Art. 3 Définitions ¹ Sont considérés comme des « voitures automobiles » au sens de l'article 11 de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) : a) les « voitures de tourisme », affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1); b) les « minibus » dont le poids total n'excède pas 3500 kg,
---	---

PL 9198	Vote de la Commission
b) les « minibus » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectées au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t); ² Sont considérés comme des « limousines » les voitures de tourisme comportant au minimum 4 places disponibles ainsi que les minibus et offrant un confort particulier, mises par réservation préalable à la disposition de clients pendant une période de temps, contre rémunération suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties. ³ Sont considérés comme des « taxis », les voitures de tourisme, munies d'équipements spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique, désignés comme « taxis » et se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs bagages, contre rémunération calculée dans les limites d'un tarif officiel. ⁴ La « rémunération » comprend toute remise d'argent ou la réalisation d'avantages économiques. Est assimilée à une « rémunération » la mise à disposition gratuite du véhicule ou du transport à des fins publicitaires ou de promotion d'un bien, notamment d'un véhicule. Art. 4 Exceptions ¹ N'est pas soumis à l'application de la loi : a) le transport sanitaire, notamment d'urgence; b) le transport de personnes en trafic de ligne; c) le transport des travailleurs et auxiliaires d'une entreprise lorsque tant les personnes transportées que le chauffeur sont employés par l'entreprise ou le même groupe d'entreprises; d) le transport d'étudiants ou d'écoliers lorsque les personnes transportées fréquentent l'établissement scolaire et que le chauffeur est employé par celui-ci; e) le transport de clients d'hôtels, de banques ou d'entreprises assimilables lorsque le prix de la course est gratuit, si le transport se limite à un transfert entre l'établissement et une station publique de transport, tel qu'une gare ou un aéroport, si le chauffeur est employé de l'exploitant hôtelier, de la banque ou de l'entreprise et si celui-ci est détenteur du véhicule; f) le transport occasionnel de personnes lorsque l'activité du chauffeur ne consiste pas en sa profession principale ou accessoire et qu'aucune rémunération n'est perçue par le chauffeur ou le détenteur du véhicule. ² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel pour effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi, sous réserve des obligations découlant des articles 4 alinéa 3, 15, 16 et 23 de l'Ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos de conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2). Chapitre II Conditions d'exercice de la profession Section 1 Autorisations d'exercer comme chauffeur ou dirigeant d'une entreprise Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise ¹ Seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine ou de chauffeur de taxi peut conduire un véhicule pour transporter professionnellement des personnes. ² Seul le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise peut exploiter un service de limousines ou de taxis sous forme d'entreprise. Art. 6 Carte professionnelle de chauffeur de limousine ¹ La carte professionnelle de chauffeur de limousine confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur indépendant d'une limousine ou comme employé d'un tel chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé ou locataire d'une entreprise de limousines. ² L'autorisation, strictement personnelle et intransmissible est délivrée par le département lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de	affectées au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t). ² Sont considérés comme des « taxis », les voitures de tourisme, munies d'équipements spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique, portant la désignation « taxi », répondant aux exigences de la loi relatives à cette catégorie et se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs bagages, contre rémunération calculée dans les limites d'un tarif officiel. ³ Les taxis disposant d'un droit d'usage commun accru du domaine public, dont le nombre est limité, ayant pour obligations des tâches de service public, sont désignés comme des taxis ayant un caractère de service public (ci-après : «service public»). Les taxis n'ayant pas ce caractère sont désignés comme des taxis de service privé (ci-après : «service privé »). ⁴ Sont considérés comme des « limousines » les voitures automobiles définies à l'alinéa premier servant au transport professionnel de personnes qui ne sont pas affectées au service du taxi et sont mises par réservation préalable à la disposition de clients pendant une période de temps, contre rémunération selon des conditions fixées à l'avance entre les parties. ⁵ La « rémunération » comprend toute remise d'argent ou la réalisation d'avantages économiques. Est assimilée à une « rémunération » la mise à disposition gratuite du véhicule ou du transport à des fins publicitaires ou de promotion d'un bien, notamment d'un véhicule. Art. 4 Exceptions ¹ N'est pas soumis à l'application de la loi : a) le transport par ambulance; b) le transport de personnes en trafic de ligne exercé par l'octroi d'une concession; c) le transport des travailleurs et auxiliaires d'une entreprise lorsque tant les personnes transportées que le chauffeur sont employés par l'entreprise ou le même groupe d'entreprises; d) le transport occasionnel de personnes lorsque l'activité du chauffeur ne consiste pas en sa profession principale ou accessoire et qu'aucune rémunération n'est perçue par le chauffeur ou le détenteur du véhicule. ² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel afin d'effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi, sous réserve des obligations découlant des articles 4, alinéa 3, 15, 16 et 23 de l'Ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2). Chapitre II Conditions d'exercice de la profession Section 1 Autorisations d'exercer comme chauffeur ou dirigeant d'une entreprise Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise ¹ Seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de chauffeur de limousine peut conduire un véhicule pour transporter professionnellement des personnes. ² Seul le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise peut exploiter une entreprise de taxis ou de limousines. Art. 6 Carte professionnelle de chauffeur de taxi ¹ La carte professionnelle de chauffeur de taxi confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur de taxi ou de limousine indépendant ou comme employé d'un tel chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé d'une entreprise de taxis ou de limousines ou de locataire d'un véhicule d'une entreprise de taxis de service public. ² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible ; elle est délivrée par le département lorsque le requérant : a) a l'exercice des droits civils; b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de

PL 1918

Vote de la Commission

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

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

Art. 7 Carte professionnelle de chauffeur de taxi

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

- ² L'autorisation, strictement personnelle et intransmissible est délivrée par le département lorsque le requérant :
- a) a l'exercice des droits civils;
 - b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
 - c) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
 - d) a réussi les examens prévus à l'article 27;
 - e) est détenteur du permis de conduire et de transporter professionnellement des personnes et, pour la conduite des minibus, des autorisations et certificat fédéral de capacité prévus par le droit fédéral.

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

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

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

- ² L'autorisation, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :
- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine ou de taxi;
 - b) est solvable;
 - c) a réussi les examens prévus à l'article 28.

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

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

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

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

Art. 9 Autorisations d'exploiter

- ¹ L'exploitation d'un service de transport de personnes est subordonnée à la délivrance préalable de l'une des autorisations suivantes :
- a) autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant;
 - b) autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise;

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

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

Art. 7 Carte professionnelle de chauffeur de limousine

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

- ² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible ; elle est délivrée par le département lorsque le requérant :
- a) a l'exercice des droits civils;
 - b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
 - c) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
 - d) a réussi les examens prévus à l'article 27;
 - e) est détenteur du permis de conduire et de transporter professionnellement des personnes et, pour la conduite des minibus, des autorisations et certificat fédéral de capacité prévus par le droit fédéral.

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

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

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

- ² L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible ; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :
- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine;
 - b) est solvable;
 - c) a réussi les examens prévus à l'article 28.

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

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

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

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

Art. 9 Autorisations d'exploiter

- ¹ L'exploitation d'un service de transport de personnes est subordonnée à la délivrance préalable de l'une des autorisations suivantes :
- a) autorisation d'exploiter un taxi de service privé en qualité d'indépendant;
 - b) autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité

PL 9198

Vote de la Commission

- c) autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement en qualité d'indépendant;
- d) autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement en qualité d'indépendant;
- e) autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise;
- f) autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis.

² Une même personne n'est pas fondée à se voir délivrer plus d'une des autorisations visées à l'alinéa 1 sauf pour le cumul des autorisations suivantes :

- a) l'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant et l'autorisation d'exploiter un taxi avec ou sans permis de stationnement;
- b) l'autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise et l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise;
- c) l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis et l'autorisation d'exploiter un taxi avec ou sans permis de stationnement ou un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise.

Art. 10 **Autorisation d'exploiter un service de limousines en qualité d'indépendant**

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

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine ou de taxi;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais d'une centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- e) dispose d'un local ou emplacement suffisant pour garer sa limousine, en dehors des périodes de circulation;
- f) l'exploitant ayant des employés est lié par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule et est strictement liée à celui-ci au regard de son immatriculation.

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

Art. 11 **Autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise**

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

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement la personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise;
- b) la requérante qui sollicite l'exploitation de minibus est cas échéant titulaire des autorisations et certificat de capacité prévus par le droit fédéral;
- c) la requérante est solvable;
- d) la personne physique est inscrite sur le registre du commerce de Genève; si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit comme organe;
- e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing des véhicules servant usuellement à son activité et répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- notamment à l'égard de ses employés;
- h) l'entreprise dispose de locaux ou emplacements suffisants pour garer, cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation;
 - i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter un service de limousines comprenant au moins deux limousines en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules.

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

Art. 12 Autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral et la présente loi, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- e) dispose d'un local ou emplacement suffisant pour garer le taxi, en dehors des périodes de circulation;
- f) l'exploitant ayant des employés est lié par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule et est strictement liée à celui-ci au regard de son immatriculation.

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

Art. 13 Autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement en qualité d'indépendant

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) se voit allouer un permis de stationnement;
- c) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- d) justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- e) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral et la présente loi, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- f) l'exploitant ayant des employés est lié par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule et est strictement liée à celui-ci au regard de son immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière principale son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employé pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il ne peut le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle, à quelque autre titre que ce soit.

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

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

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

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

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

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

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- b) la requérante est solvable;
- c) la personne physique ou morale est inscrite au registre du commerce de Genève;
- d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- e) la centrale dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général;
- f) la centrale justifie de l'affiliation dans le délai d'un an à compter de la délivrance de l'autorisation d'un nombre minimal de taxis, fixé par le Conseil d'Etat;
- g) la centrale dispose de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de course;
- h) la centrale garantit un service 24 heures sur 24 tous les jours de l'année et s'assure qu'un nombre suffisant de véhicules est à

	disposition du public durant la nuit, les samedi et les jours fériés; i) dans la limite de ses places disponibles et de ses capacités de diffusion des ordres de courses, la centrale offre la faculté aux exploitants d'un service de taxis de service public de s'affilier sans autres contreparties financières, telles que des indemnités d'entrée, que celles liées aux prestations mises à disposition; j) la centrale dispose d'un service d'appel général permettant aux clients d'obtenir après la course des prestations de recherches d'objets perdus ou d'émettre des réclamations; k) la centrale dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliées de se présenter à la centrale. ² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé ou de service public. ³ La même centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service privé et des exploitants de taxis de service public. ⁴ Le Conseil d'Etat peut imposer aux centrales ayant pour affiliés des taxis de service public d'autres obligations liées à la gestion du trafic dans les voies réservées aux transports en commun.
Art. 14 Autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise ¹ L'autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise, comprenant deux ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque : a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement la personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise; b) la requérante se voit allouer un permis de stationnement pour chacun des véhicules de son entreprise; c) la requérante est solvable; d) la personne physique est inscrite sur le registre du commerce de Genève. Si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit comme organe; e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation; f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité et répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral et la présente loi, qu'elle immatricule à son nom à Genève; g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches, notamment à l'égard de ses employés; h) l'entreprise dispose de locaux ou emplacements suffisants pour garer, cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation; i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, s'il en existe. ² L'autorisation confère la faculté d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement comprenant au moins deux taxis avec permis de stationnement en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules en respect des conditions fixées aux articles 40 ou 41.	Art. 14 Autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant ¹ L'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant est strictement personnelle et intransmissible ; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle : a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de limousine; b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone; c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation; d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève; e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer la limousine en dehors des périodes de circulation; En outre, l'exploitant ayant des employés doit être lié par une convention collective de travail, si une telle convention existe. ² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeable ; elle est strictement liée à l'immatriculation. ³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière effective son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il n'est pas autorisé à le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une autre activité professionnelle, quelle qu'elle soit.
Art. 15 Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis ¹ L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque : a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement la personne morale est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes; b) la requérante est solvable; c) la personne physique ou morale est inscrite sur le registre du commerce de Genève. d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation; e) la centrale dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général ainsi que de l'infrastructure suffisante à recevoir et transmettre par des moyens techniques adéquats des	Art. 15 Autorisation d'exploiter une entreprise de limousines ¹ L'autorisation d'exploiter une entreprise de limousines, comprenant deux ou plusieurs limousines et un ou plusieurs employés, est strictement personnelle et intransmissible ; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque : a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise; b) la requérante qui sollicite l'exploitation de minibus est, le cas échéant, titulaire des autorisations et certificat de capacité prévus par le droit fédéral; c) la requérante est solvable; d) la personne physique est inscrite au registre du commerce de Genève; si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit en

ordres de course à un nombre minimal de taxis, fixé par le Conseil d'Etat, qu'elle doit avoir pour affiliés dans le délai d'un an qui suit la délivrance de l'autorisation; f) la centrale assure un service 24 heures sur 24 tous les jours de l'année et dispose durant la nuit, les samedi et jours fériés d'un nombre suffisant de véhicules à disposition du public. g) dans la limite de ses places disponibles et de ses capacités de diffusion des ordres de courses, la centrale offre la faculté aux exploitants d'un service de taxis avec permis de stationnement de s'affilier sans autres contreparties financières, telles que des indemnités d'entrée, que celles liées aux prestations mises à disposition. h) la centrale dispose d'un service d'appel général permettant aux clients d'obtenir après la course des prestations de recherches d'objets perdus ou d'émettre des réclamations. i) la centrale ayant pour affiliés des taxis sans permis de stationnement dispose des places de stationnement privées nécessaires à permettre aux taxis qui ne peuvent rejoindre leurs propres emplacements de se mettre en attente de clients et aux chauffeurs de se présenter à la centrale. ² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis sans ou avec permis de stationnement. ³ La même centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis sans permis de stationnement et des exploitants de taxis avec permis de stationnement. Art. 16 Personnes morales ¹ Les personnes morales désignées aux articles 11, 14 et 15 peuvent être constituées sous la forme d'une société anonyme, d'une société coopérative ou d'une société à responsabilité limitée exclusivement. ² Leurs actions ou parts sociales doivent être nominatives et ne peuvent être détenues à titre fiduciaire. ³ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de limousines ou de taxis doit être actionnaire ou détenteur d'une part sociale et être l'organe dirigeant effectivement l'entreprise. ⁴ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de limousines ou de taxis ne peut être organe de plusieurs personnes morales ou servir de prête-nom. ⁵ Les personnes morales informent le département de l'identité de ses actionnaires ainsi que de tout changement intervenant dans la composition de son actionariat. Art. 17 Transfert du capital d'une personne morale titulaire de permis de stationnement ¹ Tout transfert de tout ou partie des actions ou parts sociales d'une personne morale titulaire de permis de stationnement de taxis est strictement interdit et nul s'il n'a pas obtenu l'accord préalable du département. ² Le département autorise le transfert si le prix de celui-ci ne dépasse pas la valeur réelle de l'entreprise dans laquelle est comprise, cas échéant, la valeur des permis de stationnement dont elle est titulaire selon le montant de l'indemnité prévue à l'article 22 et si le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise continue à diriger effectivement l'entreprise ou est remplacé par un autre titulaire de la même carte professionnelle. ³ L'autorisation de transférer tout ou partie du capital est subordonnée au paiement au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi selon l'article 21 alinéa 4 d'un montant correspondant, pour chaque permis de stationnement, à la différence entre la taxe prévue par cette disposition et l'indemnité prévue à l'article 22 alinéa 3. ⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14 en raison individuelle est fondé à obtenir du département l'autorisation de transférer l'autorisation d'exploiter, cas échéant les permis de stationnement qui y sont liés, à une personne morale s'il est actionnaire de la personne morale et continue à diriger effectivement l'entreprise. Il en va de même si le transfert résulte du regroupement ou de la fusion de deux ou plusieurs exploitants et que l'un d'eux au moins continue à diriger effectivement l'entreprise. ⁵ En cas de transfert des actions ou parts sociales par dévolution successorale, le département autorise la poursuite de l'exploitation si le titulaire de la carte professionnelle continue à diriger effectivement	qualité d'organe; e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation; f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing d'une dotation de base de véhicules servant usuellement à son activité et répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculés à son nom dans le canton de Genève; g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches, notamment à l'égard de ses employés; h) l'entreprise dispose de locaux ou de places de stationnement privées pour garer, le cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation; i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, si une telle convention existe. ² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une entreprise de limousines comprenant au moins deux limousines en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés. ³ L'autorisation mentionne si l'exploitant est autorisé à exploiter des minibus. Art. 16 Personnes morales ¹ Les personnes morales désignées aux articles 12, 13 et 15 peuvent être constituées sous la forme d'une société anonyme, d'une société coopérative ou d'une société à responsabilité limitée exclusivement. ² Leurs actions ou parts sociales doivent être nominatives et ne peuvent être détenues à titre fiduciaire. ³ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de taxis ou de limousines doit être actionnaire ou détenteur d'une part sociale et être l'organe dirigeant effectivement l'entreprise. ⁴ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de taxis ou de limousines ne peut être organe de plusieurs personnes morales exploitant une entreprise de taxis ou de limousines ou servir de prête-nom. ⁵ Les personnes morales informent le département de l'identité de leurs actionnaires ainsi que de tout changement intervenant dans la composition de leur actionariat. Art. 17 Transfert du capital social d'une personne morale titulaire de permis de service public ¹ Tout transfert de tout ou partie des actions ou parts sociales d'une personne morale titulaire de permis de service public de taxis est strictement interdit et nul s'il n'a pas obtenu l'accord préalable du département. ² Le département autorise le transfert si le prix de celui-ci ne dépasse pas la valeur réelle de l'entreprise déterminée par une expertise et dans laquelle est comprise, le cas échéant, la valeur des permis de service public dont elle est titulaire selon le montant compensatoire prévu à l'article 22 et si le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise continue à diriger effectivement l'entreprise ou est remplacé par un autre titulaire de la même carte professionnelle. ³ L'autorisation de transférer tout ou partie du capital social est subordonnée au paiement au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi au sens de l'article 21, alinéa 4 d'un montant correspondant, pour chaque permis de service public, à la différence entre la taxe prévue par cette disposition et le montant compensatoire prévu à l'article 22, alinéas 3 et 4. ⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12 en raison individuelle peut obtenir du département l'autorisation de transférer l'autorisation d'exploiter, le cas échéant les permis de service public qui y sont liés, à une personne morale s'il est actionnaire de la personne morale et continue à diriger effectivement l'entreprise. Il en va de même si le transfert résulte du regroupement ou de la fusion de deux ou plusieurs exploitants et que l'un d'eux au moins continue à diriger effectivement l'entreprise. ⁵ En cas de transfert des actions ou parts sociales par dévolution successorale, le département autorise la poursuite de l'exploitation si le titulaire de la carte professionnelle continue à diriger effectivement
--	--

PL 9198

Vote de la Commission

L'entreprise ou si un nouveau titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise reprend la direction effective de l'entreprise dans les six mois qui suivent le décès.

⁶ Les autorisations de transfert selon les alinéas 4 et 5 ne sont pas soumises au paiement d'un montant au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession.

L'entreprise ou si un nouveau titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise reprend la direction effective de l'entreprise dans les six mois qui suivent le décès.

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

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

- ¹ Les limousines et les taxis d'autres cantons n'ont le droit de charger des clients sur le territoire genevois que s'ils ont été expressément commandés à l'avance par ces clients.
- ² Sous réserve des conventions internationales, les limousines et les taxis étrangers n'ont pas le droit de charger des clients sur le territoire genevois.
- ³ En l'absence de convention internationale, le Conseil d'Etat peut autoriser le chargement de clients à l'aéroport de Genève-Cointrin en fixant les conditions de cette autorisation et en aménageant un lieu spécifique, séparé des stations de taxis, pour charger et décharger les clients.
- ⁴ Après consultation des milieux professionnels et s'il est admis que l'offre de limousines ou de taxis autorisés à Genève s'avère insuffisante à répondre au besoin lors de grandes manifestations, le département peut délivrer des autorisations temporaires à des exploitants de services de limousines ou de taxis d'autres cantons ou étrangers si les conducteurs et véhicules répondent aux exigences des lois et ordonnances fédérales.

- ¹ L'accès des professionnels du transport de personnes au moyen de voitures automobiles en provenance d'autres cantons est assuré, dans les limites fixées par la loi.
- ² Pour être autorisées à exercer une activité au sens de la présente loi sur le territoire du canton de Genève, les personnes en provenance d'autres cantons doivent obtenir les cartes professionnelles et autorisations d'exploiter prévues aux articles 6 à 15.
- ³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions pour la reconnaissance des diplômes et autorisations émanant d'autres cantons et détermine les exigences spécifiques qui répondent à un intérêt public prépondérant, notamment celles relatives à la connaissance de la loi et de la topographie du canton.
- ⁴ Pour assurer un usage du domaine public conforme aux buts de la présente loi, les restrictions à la délivrance des permis de service public de taxis s'appliquent aux exploitants de taxis provenant d'autres cantons.
- ⁵ Le Département peut délivrer des autorisations d'exploiter à des personnes ayant leur domicile ou leur siège dans un autre canton si les conditions d'exercice de leur profession sont équivalentes. En pareil cas, les exigences liées aux conditions locales, notamment celles relatives aux locaux d'exploitation, aux places de stationnement privées, à l'immatriculation des véhicules et aux numéros d'appel téléphonique sont applicables à l'adresse du domicile ou du siège de l'exploitant.
- ⁶ Sous réserve des conditions des alinéas 1 à 5, les taxis et les limousines d'autres cantons n'ont le droit de prendre en charge des clients sur le territoire genevois que s'ils ont été expressément commandés à l'avance par ces clients et pour autant qu'ils n'exercent pas une activité régulière dans le canton. Les chauffeurs doivent pouvoir justifier en tout temps de la commande préalable d'un client.
- ⁷ Sous réserve des conventions internationales, les taxis et les limousines étrangers n'ont pas le droit de prendre en charge des clients sur le territoire genevois.
- ⁸ En l'absence de convention internationale, le Conseil d'Etat peut autoriser la prise en charge de clients à l'aéroport de Genève-Cointrin en fixant les conditions de cette autorisation et en aménageant un lieu spécifique, séparé des stations de taxis, pour prendre en charge et déposer les clients.
- ⁹ Après consultation des milieux professionnels et s'il est admis que l'offre de taxis ou de limousines autorisés à Genève s'avère insuffisante à répondre au besoin lors d'événements impliquant un fort accroissement de la demande, le département peut délivrer des autorisations temporaires à des exploitants de services de taxis ou de limousines d'autres cantons ou étrangers si les conducteurs et véhicules répondent aux exigences des lois et ordonnances fédérales et cantonales. Les autorisations peuvent être subordonnées à des exigences spécifiques, notamment en ce qui concerne le respect des conditions locales de travail et des obligations fixées au chapitre 3 de la loi.

Section 3 Usage du domaine public et permis de stationnement

Section 3 Usage du domaine public et permis de service public

Art. 19 Usage du domaine public

Art. 19 Usage du domaine public

- ¹ Les titulaires des autorisations d'exploiter un service de transport de personnes délivrées sur le fondement des articles 10, 11 et 12 disposent d'un usage commun du domaine public tel que réservé à la circulation et au stationnement de l'ensemble des véhicules, en respect des dispositions fédérales et cantonales en la matière. Ils ne peuvent, sous réserve des exceptions figurant à l'alinéa 5, faire usage ni des stations de taxis ni des voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes. Il en va de même des taxis d'autres cantons et des taxis étrangers.
- ² Les titulaires des autorisations d'exploiter délivrées sur le fondement des articles 13 et 14 disposent d'un usage commun accru du domaine public, leur permettant de s'arrêter dans l'attente de clients sur les stations de taxis et de faire usage des voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes, dans les limites définies par le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement.

- ¹ Les titulaires des autorisations d'exploiter un service de transport de personnes délivrées en vertu des articles 10, 14 et 15 disposent d'un usage commun du domaine public tel que dévolu à la circulation et au stationnement de l'ensemble des véhicules, en respect des dispositions fédérales et cantonales en la matière. Ils ne peuvent, sous réserve des exceptions figurant à l'alinéa 5, faire usage ni des stations de taxis, ni des voies réservées aux transports en commun, ni des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte. Il en va de même des taxis d'autres cantons et des taxis étrangers.
- ² Les titulaires des autorisations d'exploiter délivrées en vertu des articles 11 et 12 disposent, dans les limites définies à l'article 33, d'un usage commun accru du domaine public, leur permettant de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients et d'utiliser les voies réservées aux transports en commun ainsi que d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

PL 9198

Vote de la Commission

- ³ La délivrance des autorisations d'exploiter sur le fondement des articles 13 et 14 est subordonnée à la délivrance pour l'immatriculation du véhicule de l'indépendant ou de chacun des véhicules de l'entreprise, d'un permis de stationnement.
- ⁴ Le permis de stationnement est délivré au titulaire de l'autorisation d'exploiter et lui est lié. Il suit son sort, notamment en cas de suspension ou de retrait. Il est strictement personnel et intransmissible sous réserve des dérogations de la loi.
- ⁵ Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter un service de limousines selon les articles 10 et 11 ou de taxi sans permis de stationnement selon l'article 12 peuvent disposer de zones pour déposer leurs clients et charger des clients préalablement commandés en des lieux d'accès fréquents.

Art. 20 Limitation des permis de stationnement

- ¹ Le nombre maximal des permis de stationnement sur la voie publique est limité en vue d'assurer une utilisation optimale du domaine public et un bon fonctionnement des services de taxis.
- ² Il est déterminé et réadapté par le Conseil d'Etat, sur préavis des milieux professionnels concernés, sur la base de critères objectifs, liés, notamment, aux conditions d'utilisation du domaine public et aux besoins des usagers.

Art. 21 Délivrance des permis de stationnement

- ¹ Tant que le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est inférieur au nombre de permis déjà émis, le département ne délivre pas de nouveaux permis.
- ² Si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est supérieur au nombre de permis déjà émis, ou si le nombre d'inscriptions sur la liste d'attente prévue à l'article 22, alinéa 6, permet l'annulation et la délivrance simultanée de permis jusqu'à atteindre le nombre maximal, le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et sont fondés à obtenir une autorisation d'exploiter selon l'article 13 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14. Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement de la taxe prévue à l'alinéa 4.
- ³ Si le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles, l'octroi des permis est effectué sur la base d'une liste d'attente établie selon la date à laquelle la demande d'inscription sur la liste est sollicitée. Chaque requérant n'est fondé à se voir délivrer qu'un seul permis et ne peut se réinscrire qu'après l'obtention d'un permis.
- ⁴ Les permis sont délivrés contre paiement d'une taxe unique affectée à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le fonds est géré par le département.
- ⁵ Le requérant qui ne paie pas la taxe dans le délai imparti par le département est biffé de la liste d'attente. Il peut se réinscrire.
- ⁶ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds et fixe le montant de la taxe de manière à ce que, suite à la rotation des permis, les détenteurs qui cessent leur activité perçoivent une indemnité au moins égale à 40 000 F. La taxe est d'un montant maximum de 100 000 F.

Art. 22 Annulation des permis de stationnement

- ¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 qui cesse son activité remet le permis de stationnement au département qui procède à son annulation.
- ² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 14 est fondé à remettre un ou plusieurs permis de stationnement au département qui procède à leur annulation. En cas de renonciation à l'exploitation de l'entreprise, tous les permis de stationnement sont remis au département pour annulation.
- ³ L'annulation d'un permis de stationnement confère à son titulaire le droit de percevoir pour chaque permis annulé une indemnité, prélevée du fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. L'indemnité n'est pas soumise aux impôts cantonaux ou communaux.
- ⁴ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant de l'indemnité en tenant compte des disponibilités du fonds, du besoin de

- ³ La délivrance des autorisations d'exploiter en vertu des articles 11 et 12 est subordonnée à la délivrance pour l'immatriculation du véhicule de l'indépendant ou de chacun des véhicules de l'entreprise, d'un permis de service public.
- ⁴ Le permis de service public est délivré au titulaire de l'autorisation d'exploiter et lui est lié, notamment en cas de suspension ou de retrait. Il est strictement personnel et intransmissible sous réserve des dérogations de la loi.
- ⁵ Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter un taxi de service privé au sens de l'article 10 ou une limousine ou une entreprise de limousines au sens des articles 14 et 15 peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

Art. 20 Limitation des permis de service public

- ¹ Le nombre de permis de service public est limité en vue d'assurer une utilisation optimale du domaine public, notamment des stations de taxis et des voies réservées aux transports en commun et un bon fonctionnement des services de taxis.
- ² Ce nombre maximal est déterminé et adapté par le département, sur préavis des milieux professionnels concernés, sur la base de critères objectifs, liés, notamment, aux conditions d'utilisation du domaine public et aux besoins des usagers.

Art. 21 Délivrance des permis de service public

- ¹ Le département ne délivre pas de nouveaux permis de service public tant que le nombre de permis déjà émis est supérieur au nombre de permis prévu à l'article 20.
- ² Le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et répondent aux conditions pour obtenir une autorisation d'exploiter au sens de l'article 11 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12, si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est supérieur au nombre de permis déjà émis, ou si le nombre d'inscriptions sur la liste d'attente prévue à l'article 22, alinéa 5, permet l'annulation et la délivrance simultanée de permis jusqu'à atteindre le nombre maximal. Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement de la taxe prévue à l'alinéa 4.
- ³ Si le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles, l'octroi des permis est effectué sur la base d'une liste d'attente établie selon la date à laquelle l'inscription sur la liste est validée. Chaque requérant n'est habilité à se voir délivrer qu'un seul permis. Il ne peut se réinscrire qu'après l'obtention d'un permis.
- ⁴ Le permis est délivré contre paiement d'une taxe unique affectée à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le fonds est géré par le département ou par les milieux professionnels dans le cadre d'un contrat de prestation.
- ⁵ Le requérant qui ne paie pas la taxe dans le délai imparti par le département est biffé de la liste d'attente. Il peut se réinscrire.
- ⁶ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds et fixe le montant de la taxe de manière à ce que, en fonction de la rotation des permis, les détenteurs qui cessent leur activité perçoivent un montant compensatoire au moins égal à 40 000 F. La taxe est égale ou supérieure au montant compensatoire et son montant maximum fixé par le Conseil d'Etat.

Art. 22 Annulation des permis de service public

- ¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 qui cesse son activité remet le permis de service public au département qui procède à son annulation.
- ² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 a la possibilité de remettre un ou plusieurs permis de service public au département qui procède à leur annulation. En cas de renonciation à l'exploitation de l'entreprise, tous les permis de service public sont remis au département pour annulation.
- ³ L'annulation d'un permis de service public confère à son titulaire le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire, prélevé du fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi.
- ⁴ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant compensatoire en tenant compte des disponibilités du fonds, du besoin de

PL 9198

Vote de la Commission

retraite de ceux qui quittent la profession de taxi et de la nécessité d'affecter une partie de la taxe prévue à l'article 21 alinéa 4 à la régulation du nombre de permis de stationnement. ³ L'indemnité d'annulation d'un permis de stationnement n'est versée que si l'exploitant indépendant renonce définitivement à la titularité d'un permis de stationnement. ⁶ Lorsque les demandes d'annulation des permis de stationnement représentent des montants d'indemnités supérieures au montant disponible dans le fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi, additionné du montant disponible résultant de la liste d'attente prévue à l'article 21, alinéa 3, le département établit une liste d'attente selon l'ordre chronologique des demandes et verse les indemnités, sans intérêts, à mesure des disponibilités financières du fonds. L'exploitant dispose alors de la faculté, dans l'attente du versement, de restituer immédiatement le permis de stationnement ou de continuer à exercer les droits qui y sont attachés jusqu'à réception de l'indemnité. ⁷ En présence d'une liste d'attente d'indemnités, le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14 ne peut être inscrit sur la liste que pour l'annulation et l'indemnisation d'un seul permis de stationnement. Dès l'annulation et le paiement de l'indemnité de ce permis, il est d'office réinscrit sur la liste d'attente pour l'annulation éventuelle d'autres permis de stationnement. ⁸ Le titulaire inscrit sur la liste d'attente peut renoncer à l'annulation du permis de stationnement lorsque le versement de l'indemnité lui est proposé au profit des viennent ensuite. Il conserve son rang. ⁹ L'indemnité d'annulation d'un permis de stationnement n'est pas due en cas d'annulation par suite de révocation selon l'article 31 ou de retrait de l'autorisation d'exploiter selon les articles 45 ou 46 ou en cas de faillite de l'exploitant. Art. 23 Usage des permis de stationnement ¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 fait un usage personnel et intransmissible du permis de stationnement. ² La mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de stationnement ou du bénéfice de l'immatriculation liée au permis de stationnement à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle est strictement interdite. ³ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 ou 14 est fondé à mettre le ou les véhicules bénéficiant d'un permis de stationnement et dont il est l'unique détenteur à disposition de titulaires de la carte professionnelle de chauffeurs de taxis dans le cadre d'un contrat de travail en respect des conditions de l'article 40. ⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 14 est fondé à mettre les véhicules bénéficiant d'un permis de stationnement et dont il est l'unique détenteur à disposition de titulaires de la carte professionnelle de chauffeurs de taxis dans le cadre d'un bail à ferme en respect des conditions de l'article 41. ⁵ La mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de stationnement ou au bénéfice de l'immatriculation liée au permis de stationnement à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle en violation des articles 40 ou 41 est strictement interdite. ⁶ En cas de violation des dispositions des alinéas 2 et 5, le permis de stationnement est annulé sans indemnité et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si la violation est le fait d'une entreprise titulaire de plusieurs permis de stationnement, tous les permis de stationnement sont annulés et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si le titulaire prouve que l'exploitation des autres véhicules l'a été en respect des articles 40 ou 41, seul le permis de stationnement dont il a été fait un usage abusif est annulé. Art. 24 Dévolution et annulation des permis de stationnement suite au décès du titulaire ou en cas d'incapacité permanente de travail ¹ Le conjoint survivant ou un héritier en ligne directe ou collatérale d'une personne physique titulaire d'un ou plusieurs permis de stationnement devient titulaire de ces permis, s'il le requiert, pour autant qu'il dispose d'une carte professionnelle selon les articles 7 ou 8 ou qu'il soit détenteur d'une autorisation d'exploiter un taxi ou un service de taxi selon les articles 13 ou 14 lors de l'ouverture de la succession. ² En cas d'annulation de permis de stationnement suite au décès du

retraite de ceux qui restituent leur permis et de la nécessité d'affecter une partie de la taxe prévue à l'article 21, alinéa 4 à la régulation du nombre de permis de service public. ⁵ Lorsque les demandes d'annulation des permis de service public représentent des montants compensatoires supérieurs au montant disponible dans le fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi, additionné du montant prévisible, tel que résultant de la liste d'attente prévue à l'article 21, alinéa 3, le département établit une liste d'attente selon l'ordre chronologique des demandes et verse les montants compensatoires, sans intérêts, à mesure des disponibilités financières du fonds. L'exploitant dispose alors de la faculté, dans l'attente du versement, de restituer immédiatement le permis de service public ou de continuer à exercer les droits qui y sont attachés jusqu'à réception du montant compensatoire. ⁶ En présence d'une liste d'attente au sens de l'alinéa 5, le titulaire d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12 ne peut être inscrit sur la liste que pour l'annulation d'un seul permis de service public. Dès l'annulation du permis et le paiement du montant compensatoire de ce permis, il peut être réinscrit sur la liste d'attente pour l'annulation éventuelle d'autres permis de service public. ⁷ Le titulaire inscrit sur la liste d'attente au sens de l'alinéa 5 peut renoncer à l'annulation du permis de service public lorsque le versement du montant compensatoire lui est proposé, au profit des viennent ensuite. Il conserve son rang sur la liste pour une durée et selon des modalités fixées par le Conseil d'Etat. ⁸ Le montant compensatoire d'annulation d'un permis de service public n'est pas dû en cas de révocation en vertu de l'article 31 ou de retrait de l'autorisation d'exploiter en vertu des articles 46 ou 47. Art. 23 Usage des permis de service public ¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 est tenu de faire un usage personnel et intransmissible du permis de service public. ² Sous réserve des cas admis par la loi, la mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de service public ou de l'immatriculation liée au permis de service public à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle est strictement interdite. ³ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 ou 12 a la possibilité de mettre le ou les véhicules bénéficiant d'un permis de service public, dont il est l'unique détenteur, à disposition d'un titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi dans le cadre d'un contrat de travail dans le respect des conditions de l'article 40. ⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 a la possibilité de mettre les véhicules bénéficiant d'un permis de service public, dont il est l'unique détenteur, à disposition d'un titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi dans le cadre d'un bail à ferme dans le respect des conditions de l'article 41. ⁵ La mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de service public ou de l'immatriculation liée au permis de service public à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle en violation des articles 40 ou 41 est strictement interdite. ⁶ En cas de violation des dispositions des alinéas 1 à 5, le permis de service public est annulé sans droit au versement du montant compensatoire et l'autorisation d'exploiter est révoquée. Si la violation est le fait d'une entreprise titulaire de plusieurs permis de service public, tous les permis de service public sont annulés et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si le titulaire prouve que l'exploitation des autres véhicules l'a été en respect des articles 40 ou 41, seul le permis de service public dont il a été fait un usage abusif est annulé. Art. 24 Dévolution et annulation des permis de service public suite au décès du titulaire ou en cas d'incapacité permanente de travail ¹ Le conjoint survivant ou un héritier de la première parenté d'une personne physique titulaire d'un ou plusieurs permis de service public devient titulaire de ces permis, s'il le requiert, pour autant qu'il dispose d'une carte professionnelle au sens des articles 6 ou 8 ou qu'il soit titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi ou une entreprise de taxis au sens des articles 11 ou 12 lors de l'ouverture de la succession. ² En cas d'annulation de permis de service public à la suite du décès du
--

titulaire d'une autorisation d'exploiter, ou si le permis est restitué ou révoqué suite à une incapacité permanente de travail, l'indemnité prévue à l'article 22 alinéa 3 est due, cas échéant aux héritiers, nonobstant l'inscription sur la liste d'attente, si le titulaire du permis réunissait au moment de son décès ou de l'avènement de son incapacité les autres conditions de l'article 22. Pour déterminer cas échéant le rang donnant droit au versement, le titulaire est réputé inscrit à la date de son décès ou à la date où son incapacité a été déterminée comme permanente, s'il n'était pas déjà inscrit. ³ En cas de décès ou d'incapacité permanente de travail d'un titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14, détenteur de plusieurs permis de stationnement, et en présence d'une liste d'attente d'indemnités, il est procédé selon l'article 22 alinéa 7.	
Art. 25	Autorisations exceptionnelles ¹ Le département peut accorder des permis de stationnement temporaires, limités à certains emplacements provisoires nouveaux et réservés aux limousines et aux taxis, à l'occasion de manifestations importantes entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules. Ces permis temporaires ne peuvent être délivrés que s'il apparaît, après consultation des milieux professionnels, que les taxis avec permis de stationnement ne sont pas en mesure de répondre à l'entier de la demande. ² Le département perçoit un émolument conformément à l'article 32.
Section 4	
Formation	
Art. 26	Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de limousine L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de limousine est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les obligations résultant de la loi, la maîtrise du français et les rudiments d'une seconde langue d'usage international.
Art. 27	Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de taxi L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de taxi est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, la maîtrise du français et les rudiments d'une seconde langue d'usage international.
Art. 28	Examens pour la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise L'obtention de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les notions de droit et de gestion d'entreprise et des obligations liées à l'emploi de travailleurs salariés.
Art. 29	Organisation des examens et équivalences ¹ Le département organise les examens ou confie cette tâche aux milieux professionnels sous sa surveillance. ² Le département peut dispenser les titulaires d'un certificat jugé équivalent délivré par d'autres cantons ou par l'autorité fédérale de passer tout ou partie des examens.
Section 5	
Dispositions générales	
Art. 30	Obligation d'informer ¹ Les titulaires d'une autorisation prévue par la loi sont tenus d'informer

titulaire d'une autorisation d'exploiter, ou si le permis est restitué ou révoqué à la suite d'une incapacité permanente de travail, le montant compensatoire prévu à l'article 22, alinéa 3 est dû, le cas échéant aux héritiers. Pour déterminer le rang donnant droit au versement, le titulaire est réputé inscrit à la date de son décès ou à la date où son incapacité de travail a été déterminée comme permanente, s'il n'était pas déjà inscrit. ³ En cas de décès ou d'incapacité permanente de travail d'un titulaire d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12, qui est détenteur de plusieurs permis de service public, et en présence d'une liste d'attente pour l'annulation des permis, il est procédé selon l'article 22, alinéa 6.	
Art. 25	Autorisations exceptionnelles ¹ Le département peut accorder des autorisations exceptionnelles et temporaires de stationnement sur le domaine public, limitées à certains emplacements provisoires nouveaux et réservés aux taxis et aux limousines, à l'occasion d'événements entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules. Ces permis temporaires ne peuvent être délivrés que s'il apparaît, après consultation des milieux professionnels, que les taxis de service public ne sont pas en mesure de répondre à l'entier de la demande. ² Le département perçoit un émolument conformément à l'article 32.
Section 4	
Formation	
Art. 26	Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de taxi L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de taxi est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, la maîtrise du français et les rudiments de l'anglais.
Art. 27	Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de limousine L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de limousine est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les obligations résultant de la loi, la maîtrise du français et les rudiments de l'anglais.
Art. 28	Examens pour la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise L'obtention de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les notions de droit et de gestion d'entreprise et des obligations liées à l'emploi de travailleurs salariés.
Art. 29	Organisation des examens et équivalences ¹ Le département organise les examens ou confie cette tâche aux milieux professionnels sous sa surveillance. ² Le département peut dispenser les titulaires d'un certificat jugé équivalent délivré par d'autres cantons ou par l'autorité fédérale de passer tout ou partie des examens.
Section 5	
Dispositions générales	
Art. 30	Obligation d'informer ¹ Les titulaires d'une autorisation prévue par la loi sont tenus d'informer

PL 9198

Vote de la Commission

sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de l'autorisation. ² Les titulaires d'une autorisation d'exploiter selon les articles 11 et 14 tiennent à jour un registre : a) des véhicules dont l'entreprise fait usage; b) des locaux et emplacements servant à garer les véhicules; c) de ses employés s'il en est; d) de ses chauffeurs indépendants s'il en est. ³ Le registre est transmis pour contrôle au département une fois par année ou consulté par celui-ci en tout temps. ⁴ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. Art. 31 Révocation des autorisations ¹ Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies, à moins que cette situation ne justifie le prononcé d'une mesure administrative, conformément aux articles 45 et 46. ² Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, section 2, lorsque : a) il n'en a pas été fait usage dans les six mois qui suivent leur délivrance; b) elles cessent d'être utilisées par leur titulaire, sauf en cas d'incapacité temporaire de travail justifiée et dûment annoncée au département. ³ L'autorisation d'exploiter délivrée à une centrale d'ordres de courses de taxis est révoquée si, dans l'année qui suit sa délivrance, la centrale n'a pas pour affiliés le nombre minimal de taxis déterminé par le Conseil d'Etat selon l'article 15, alinéa 1, lettre e. Art. 32 Emoluments ¹ L'examen des demandes d'autorisation et la délivrance des permis de stationnement donnent lieu à la perception d'émoluments mis à la charge des requérants. ² Le département est habilité à percevoir les émoluments dès le dépôt de la requête et à différer l'examen de celle-ci en cas de non-paiement. ³ Les émoluments restent acquis ou dus au département en cas de refus de l'autorisation ou de retrait de la requête. ⁴ Le montant des émoluments est fixé par le Conseil d'Etat, dans une limite comprise entre 50 F et 500 F. ⁵ La limite maximale fixée à l'alinéa 4 est adaptée à l'évolution du coût de la vie, calculée à partir de la date d'entrée en vigueur de la loi, selon l'indice genevois des prix à la consommation. ⁶ Un émolument annuel d'un montant maximum de 200 F par permis de stationnement peut être perçu des titulaires de l'autorisation d'exploiter selon les articles 13 et 14 et affecté en tout ou partie à des tâches d'intérêt général confiées aux milieux professionnels dans le cadre d'un contrat de prestation. Art. 33 Complémentarité des transports ¹ Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement assure aux taxis avec permis de stationnement l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes. ² L'accès aux voies réservées aux transports en commun n'est limité aux taxis avec permis de stationnement que s'il existe des raisons techniques impératives liées à la circulation, tels que la gestion des signaux lumineux préférentiels. ³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions du transport semi-collectif de personnes au moyen de taxis. Chapitre III Obligations des chauffeurs et des exploitants Section 1 Obligations générales Art. 34 Obligations des chauffeurs ¹ Les chauffeurs sont tenus par un devoir général de courtoisie tant à l'égard de leurs clients, du public, de leurs collègues que des agents des	sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de l'autorisation. ² Les titulaires d'une autorisation d'exploiter au sens des articles 12 et 15 tiennent à jour un registre : a) des véhicules dont l'entreprise fait usage; b) des locaux et places de stationnement servant à garer les véhicules; c) de ses employés s'il en est; d) de ses chauffeurs indépendants s'il en est. ³ Le registre est transmis pour contrôle au département une fois par année et peut être consulté par celui-ci en tout temps. ⁴ Sur demande, l'exploitant remet également au département toutes pièces justificatives permettant de vérifier l'exacte tenue du registre. Art. 31 Révocation des autorisations ¹ Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies. Les dispositions des articles 46 et 47 relatives aux sanctions administratives sont réservées. ² Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, section 2, lorsque : a) il n'en a pas été fait usage dans les six mois qui suivent leur délivrance; b) elles cessent d'être utilisées par leur titulaire, sauf en cas d'incapacité temporaire de travail justifiée et dûment annoncée au département. ³ L'autorisation d'exploiter délivrée à une centrale d'ordres de courses de taxis est révoquée si, dans l'année qui suit sa délivrance, la centrale n'a pas pour affiliés le nombre minimal de taxis déterminé par le Conseil d'Etat en vertu de l'article 13, alinéa 1, lettre f. Art. 32 Emoluments ¹ L'examen des demandes d'autorisation et la délivrance des permis de service public donnent lieu à la perception d'émoluments mis à la charge des requérants. ² Le département est habilité à percevoir les émoluments dès le dépôt de la requête et à différer l'examen de celle-ci en cas de non-paiement. ³ Les émoluments restent acquis ou dus au département en cas de refus de l'autorisation ou de retrait de la requête. ⁴ Le montant des émoluments est fixé par le Conseil d'Etat. ⁵ Un émolument annuel d'un montant maximum de 200 F par permis de service public peut être perçu des titulaires de l'autorisation d'exploiter au sens des articles 11 et 12 et affecté en tout ou partie à des tâches d'intérêt général confiées aux milieux professionnels représentatifs des exploitants de taxis de service public dans le cadre d'un contrat de prestation. Le montant de l'émolument est fixé par le département après consultation des milieux professionnels. Art. 33 Complémentarité des transports ¹ Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, le département en charge de l'organisation des transports assure aux taxis de service public l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation est restreinte. ² Les voies réservées aux transports en commun ne sont accessibles aux taxis de service public que dans la mesure où les impératifs liés à la gestion des signaux lumineux préférentiels ainsi qu'à la circulation conjointe des véhicules des transports publics et des taxis le permettent. L'accès à certaines voies peut être subordonné, pour la gestion du trafic et pour des raisons techniques, à l'affiliation à une centrale. ³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions du transport semi-collectif de personnes au moyen de taxis. Chapitre III Obligations des chauffeurs et des exploitants Section 1 Obligations générales Art. 34 Obligations des chauffeurs ¹ Les chauffeurs sont tenus par un devoir général de courtoisie tant à l'égard de leurs clients, du public, de leurs collègues que des autorités. Ils
--	---

services de police. Ils doivent avoir une conduite et une tenue correcte. ² Les chauffeurs doivent en tout temps pouvoir présenter leur carte professionnelle et s'identifier auprès des clients. ³ Les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, le numéro d'autorisation du chauffeur, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que, cas échéant, le numéro d'appel téléphonique de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise sont affichés à la vue des passagers. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers. ⁴ Les chauffeurs proposent d'office, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, de remettre à leur client une quittance comportant, outre le prix, leur numéro d'autorisation, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle il appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Ils conservent une copie de la quittance. ⁵ Les courses des taxis sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client. ⁶ Les chauffeurs se conforment strictement aux dispositions fédérales concernant la circulation des véhicules automobiles et le temps de travail et de repos. ⁷ Le Conseil d'Etat fixe les règles de comportement et les autres obligations des chauffeurs. Art. 35 Obligations des exploitants ¹ Les exploitants respectent les dispositions des lois et ordonnances fédérales, de la loi et de ses dispositions d'application et les exploitants d'une entreprise veillent à ce que celles-ci soient respectées par leurs chauffeurs. ² Les exploitants sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par la police. ³ Les exploitants d'un service de limousine doivent, avant d'effectuer tout transport, avoir convenu de la prestation et de son prix. Le chauffeur tient un journal des prestations de transport effectuées et mentionnant leur date, leur durée et le prix encaissé. Il est tenu de le conserver à bord du véhicule et de le présenter à la police sur simple requête. ⁴ L'alinéa 3 est également applicable aux exploitants d'un service de taxi qui effectuent un transport à prix forfaitaire selon l'article 42, alinéa 3. Art. 36 Obligations des employeurs ¹ Les employeurs appliquent les conditions usuelles dans la profession, notamment salariales. ² Si une convention collective de travail existe, les conditions de celle-ci sont réputées être les conditions usuelles dans la profession au sens de l'alinéa 1, pour autant qu'elles soient au moins conformes aux exigences de la loi. ³ Le Conseil d'Etat favorise la conclusion d'une convention collective entre les représentants des employeurs et des travailleurs et, en cas d'adhésion suffisante, en élargit le champ d'application. ⁴ A défaut, le Conseil d'Etat fixe les obligations des exploitants relatives à leur personnel. Art. 37 Obligations des exploitants indépendants ¹ Les exploitants en qualité d'indépendant ne peuvent employer des chauffeurs que s'ils justifient exercer de manière principale et personnelle la conduite de leur véhicule. ² L'exploitant qui prend un chauffeur à son service doit aussitôt en informer le département en indiquant les périodes horaires allouées à son ou ses employés. ³ Sur demande du département, l'exploitant doit justifier en tout temps du maintien des conditions de l'alinéa 1. ⁴ L'article 40, alinéa 2, est applicable pour admettre l'existence d'un rapport de travail. ⁵ En cas d'incapacité de travail de l'exploitant ne dépassant pas six mois, il peut demander au département une dispense de conduite.	doivent avoir une conduite et une tenue correcte. ² Les chauffeurs doivent en tout temps pouvoir présenter leur carte professionnelle et s'identifier auprès des clients. ³ Sont affichés à la vue des passagers, les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, la mention de l'obligation faite au chauffeur de remettre d'office une quittance, le numéro d'immatriculation du taxi, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que le numéro d'appel téléphonique général ou, le cas échéant, de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants, doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers. ⁴ Les chauffeurs remettent d'office à leur client, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, une quittance comportant, outre le prix, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Ils conservent une copie de la quittance. ⁵ Les courses des taxis sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client. ⁶ Les chauffeurs se conforment strictement aux dispositions fédérales concernant la circulation des véhicules automobiles et le temps de travail et de repos. ⁷ Le Conseil d'Etat décide des modalités techniques pour l'établissement de la quittance selon les données du compteur horokilométrique et fixe les règles de comportement et les autres obligations des chauffeurs. Art. 35 Obligations des exploitants ¹ Les exploitants respectent les dispositions des lois et ordonnances fédérales, de la loi et de ses dispositions d'application ; par ailleurs, les exploitants d'une entreprise veillent à ce que celles-ci soient respectées par leurs chauffeurs. ² Les exploitants sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par les autorités. ³ Les exploitants d'une entreprise de limousine doivent, avant d'effectuer tout transport, avoir convenu de la prestation et de son prix. L'exploitant tient un journal des prestations de transport effectuées et mentionnant leur date, leur durée et le prix encaissé. Il est tenu de le conserver à bord du véhicule ou au siège de l'entreprise et de le présenter aux autorités sur simple requête. ⁴ L'alinéa 3 est également applicable aux exploitants d'un service de taxi qui effectuent un transport à prix forfaitaire au sens de l'article 42, alinéa 2. Art. 36 Obligations des employeurs ¹ Les employeurs appliquent les conditions de travail et prestations sociales en usage à Genève dans la profession (ci-après : les usages). ² Les usages sont déterminés et portés à la connaissance du public selon les dispositions des articles 23 et suivants de la loi cantonale sur l'inspection et les relations du travail du 12 mars 2004 (LIRT). ³ Le Conseil d'Etat favorise la conclusion de conventions collectives entre les représentants des employeurs et des travailleurs et en étend le champ d'application en vertu des articles 27 et suivants LIRT. ⁴ A défaut, il est édicté des contrats-type de travail selon la procédure définie aux article 360a et 360b du Code des Obligations et 33 et 34 LIRT. Art. 37 Obligations des exploitants indépendants ¹ Les exploitants indépendants peuvent employer des chauffeurs pour autant qu'ils justifient exercer de manière effective et personnelle la conduite de leur véhicule. ² L'exploitant qui souhaite engager un chauffeur doit solliciter une autorisation auprès du département en indiquant son propre taux d'activité et celui de son ou de ses employés. ³ Sur demande du département, l'exploitant doit justifier en tout temps du maintien des conditions des alinéas 1 et 2. ⁴ L'article 40, alinéa 2, est applicable pour admettre l'existence d'un rapport de travail. ⁵ En cas d'incapacité de travail de l'exploitant ne dépassant pas six mois, il peut demander au département une dispense de conduite.
--	---

Art. 38Véhicules ¹ Les véhicules utilisés pour le service de limousines et de taxis présentent toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté et répondent aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. ² Les entreprises de limousines peuvent faire temporairement usage de véhicules d'autres entreprises de limousines autorisées à exercer dans le canton de Genève. Le département peut également accorder des autorisations temporaires de faire usage de véhicules immatriculés hors du canton de Genève, à l'occasion de manifestations importantes impliquant un fort accroissement de la demande, si les véhicules répondent aux exigences d'équipement du droit fédéral. ³ Les exploitants de taxis et les exploitants indépendants d'une limousine peuvent, si leur propre véhicule est hors service, faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement de la même catégorie d'un autre exploitant dûment autorisé. Ils en informent le département qui leur délivre une attestation sujette au contrôle de la police en tout temps. ⁴ Les limousines agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif et ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis. ⁵ Les taxis avec permis de stationnement sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant de : a) limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (OTR 2); b) indiquer par les témoins lumineux si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint. c) indiquer par les témoins lumineux le tarif dont le taxi fait usage. ⁶ Les taxis sans permis de stationnement sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une désignation comprenant le terme « taxi » de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis avec permis de stationnement et les limousines. Ils comportent également des témoins lumineux offrant les mêmes fonctions que les taxis avec permis de stationnement, visibles de l'extérieur du véhicule. Les équipements sont agréés par le département. ⁷ Le Conseil d'Etat fixe les exigences pour les enseignes et les signes distinctifs des deux catégories de taxis ainsi que les exigences techniques pour les compteurs et les témoins lumineux ainsi que les conditions de leur installation, utilisation et contrôle.	Art. 38Véhicules ¹ Les véhicules utilisés pour le service de taxis et de limousines répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. ² Les taxis de service public sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant de : a) limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (OTR 2); b) indiquer si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint; c) indiquer le tarif dont le taxi fait usage. ³ Les taxis de service public sont identifiables des autres véhicules servant au transport professionnel de personnes, par une couleur unique et des signes distinctifs, agréés par le département. Les autres véhicules servant au transport professionnel de personnes ne peuvent porter cette couleur ni leurs signes distinctifs. ⁴ Les taxis de service privé sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une désignation comprenant le terme « taxi » de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis de service public et les limousines. Ils comportent également des témoins lumineux offrant les mêmes fonctions que les enseignes lumineuses des taxis de service public, visibles de l'extérieur du véhicule. Les équipements sont agréés par le département. ⁵ Les limousines agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif; elles ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis. ⁶ Les exploitants de taxis et les exploitants indépendants d'une limousine peuvent, si un de leur véhicule est hors service, faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement, de la même catégorie, d'un autre exploitant dûment autorisé. Ils en informent le département qui leur délivre une attestation sujette au contrôle de la police en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral. ⁷ Les entreprises de limousines peuvent faire temporairement usage de véhicules d'autres entreprises de limousines autorisées à exercer dans le canton de Genève. ⁸ Le Conseil d'Etat fixe les conditions et exigences techniques pour : a) les enseignes, y compris publicitaires; b) la couleur et les signes distinctifs; c) les compteurs; d) les témoins lumineux; e) les moyens d'encaissement; Il détermine également les conditions d'installation, d'utilisation et de contrôle des équipements.
Section 2Obligations liées au permis de stationnement Art. 39Obligations particulières ¹ Les taxis doivent accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de destination dans le canton. ² Les milieux professionnels organisent sous la surveillance du département, d'entente avec les chauffeurs indépendants, les exploitants et les centrales d'ordres de course, un service au public 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 et, dans la mesure du possible, une distribution des taxis sur toutes les stations. ³ Si le Conseil d'Etat constate que le service au public est insuffisant à répondre aux besoins de la population, il peut imposer aux titulaires des autorisations d'exploiter selon les articles 13 et 14 des obligations de participer à des services communs, et réglementer le pourcentage de taxis qu'une centrale d'ordres de courses doit avoir à disposition durant certaines périodes. ⁴ Le Conseil d'Etat peut définir dans un accord de prestation soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution d'autres	Section 2Obligations liées au permis de service public Art. 39Obligations particulières ¹ Les taxis doivent accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton. ² D'entente avec les chauffeurs indépendants, les exploitants d'entreprises et les centrales d'ordres de course, les milieux professionnels représentatifs des taxis de service public organisent sous la surveillance du département un service au public 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Dans la mesure du possible, ils organisent une distribution des taxis dans toutes les stations. Ils prévoient également un nombre suffisant de taxis équipés de sièges pour enfants. ³ Lesdits milieux professionnels organisent également, sous la surveillance du département, la mise en place d'un numéro d'appel général, permettant au public, par la connaissance d'un seul numéro, de commander une course. L'émolument annuel prévu à l'article 32, alinéa 5 peut être affecté à cette tâche. ⁴ Si le Conseil d'Etat constate que le service au public est insuffisant à répondre aux besoins de la population, il peut imposer aux titulaires des autorisations d'exploiter au sens des articles 11 et 12 des obligations de participer à des services communs, et réglementer le pourcentage de taxis qu'une centrale d'ordres de courses doit avoir à disposition durant certaines périodes. ⁵ Le Conseil d'Etat peut définir dans un contrat de prestations soumis à l'approbation du Grand Conseil, sous forme de résolution, d'autres

PL 19198

Vote de la Commission

obligations ou avantages liés à la détention des permis de stationnement.

obligations ou avantages liés à la détention des permis de service public.

Art. 40 Employés

Art. 40 Employés

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement ou un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise est fondé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il est détenteur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁶ Le département interdit à l'exploitant la poursuite de l'activité des chauffeurs qui n'ont pas faculté d'exercer comme indépendants jusqu'à rétablissement des conditions de l'alinéa 2 ou impartit à l'exploitant d'un service de taxis sous forme d'entreprise, pour les autres chauffeurs, un délai pour satisfaire aux conditions de l'article 41.

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

⁷ L'employeur qui persiste à employer des chauffeurs malgré l'interdiction formulée selon l'alinéa 6 peut se voir révoquer l'autorisation d'exploiter et l'objet de sanctions administratives.

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

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

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 3 Tarifs

Section 3 Tarifs

Art. 42 Définition des tarifs

Art. 42 Définition des tarifs

¹ Les tarifs des limousines sont fixés librement entre l'exploitant et le client par entente préalable.

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

² Les tarifs des taxis sont fixés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, calculé dans les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.

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

³ Les taxis peuvent pour certaines courses déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors des frontières cantonales, être rémunérés par un montant fixé librement entre l'exploitant et le client par

PL 9198

Vote de la Commission

rémunérés par un montant fixé librement entre l'exploitant et le client par entente préalable. Les véhicules conservent la désignation « taxi » durant ces courses.

⁴ Les tarifs sont identiques pour l'ensemble du territoire du canton.

⁵ Après consultation des milieux professionnels, le Conseil d'Etat fixe tous les ans les montants maximaux, TVA incluse, autorisés 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 course doivent pratiquer le même tarif.

Art. 43 Respect de la concurrence

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

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

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 44 Attributions spéciales de la police

¹ Lorsque la police constate que des véhicules utilisés comme limousines ou taxis ou que des chauffeurs ne sont pas admis à circuler, elle les empêche de continuer la course, saisit le permis de circulation et/ou la carte professionnelle. Si nécessaire, elle peut aussi saisir le véhicule.

² La police peut saisir sur-le-champ le permis de conduire et la carte professionnelle de tout chauffeur qui commet une violation grave aux règles de la circulation, aux dispositions de la loi ou de ses dispositions d'application.

³ Les pièces saisies sont transmises au département pour le prononcé des mesures justifiées par les circonstances.

Art. 45 Suspension et retrait de la carte professionnelle de chauffeur

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

a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de dix jours à six mois;

b) le retrait de la carte professionnelle.

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant une limousine ou un taxi a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée selon les articles 10, 12 ou 13. L'annulation de l'autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 entraîne celle du permis de stationnement, sans droit à l'indemnité de l'article 22 alinéa 3.

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

Art. 46 Suspension et retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

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

a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de dix jours à six mois;

b) le retrait de la carte professionnelle.

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée selon les articles 11 ou 14.

conservent la désignation « taxi » durant ces courses, sauf à l'étranger.

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

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

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

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

Art. 43 Respect de la concurrence

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

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

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 44 Attributions spéciales des autorités

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

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

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

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

Art. 45 Amende administrative

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

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

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

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

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

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

a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de dix jours à six mois;

b) le retrait de la carte professionnelle.

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

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

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

⁵ L'annulation de l'autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 14 entraîne celle des permis de stationnement, sans droit à l'indemnité de l'article 22, alinéa 3.

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

Art. 47 Amende administrative

¹ Indépendamment du prononcé des sanctions ou mesures prévues aux articles 45 et 46, le département peut infliger une amende administrative de 100 F à 20 000 F à toute personne ayant enfreint les prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution.

² Si la loi a été enfreinte dans un dessein de lucre, l'amende peut être portée à 100 000 F.

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

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

celle du permis de service public, sans droit à l'indemnité de l'article 22, alinéa 3.

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

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

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

a) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de dix jours à six mois;

b) le retrait de la carte professionnelle.

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

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

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

⁵ Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 entraîne celle des permis de service public, sans droit au montant compensatoire de l'article 22, alinéa 3.

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

Art. 48 Commission de discipline

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

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

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 48 Dispositions d'applications

¹ Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires pour l'application de la loi et fixe les émoluments.

² Le Conseil d'Etat adresse un rapport annuel au Grand Conseil sur l'application de la loi.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 49 Dispositions d'applications

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

PL 9198

Vote de la Commission

Art. 49 Clause abrogatoire La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est abrogée.
Art. 50 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la loi.
Section 2 Dispositions transitoires
Art. 51 Chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines ¹ Les chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, remplissent les conditions de l'article 6, alinéa 2, lettres a et b, et exercent de manière effective leur profession depuis plus d'une année sont fondés à poursuivre leur activité durant une année. ² A l'échéance du délai, l'exploitant, cas échéant la personne dirigeant effectivement une personne morale, doit avoir obtenu la carte professionnelle de chauffeur de limousine ou d'exploitant d'une entreprise de limousines et avoir obtenu du département une autorisation d'exploiter selon les articles 10 ou 11. ³ Le département peut prolonger le délai d'une année, si cela s'avère nécessaire pour organiser les examens prévus aux articles 26 et 28. Il en informe les chauffeurs et exploitants concernés. ⁴ L'exploitant d'une entreprise qui dirige effectivement, depuis plus de 3 ans, une entreprise de limousines comprenant au moins trois véhicules, est fondé à obtenir les dérogations prévues à l'article 8, alinéas 3 et 4.
Art. 52 Chauffeurs de taxis employés ou indépendants ¹ Les chauffeurs de taxis titulaires de la carte professionnelle de chauffeur employé ou de chauffeur indépendant sans employés selon l'article 4 ou l'article 5 de la loi du 26 mars 1999 qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, reçoivent la carte professionnelle de chauffeur de taxi selon l'article 7. ² La mention prévue à l'article 7, alinéa 3, est faite après que le département ait contrôlé si le chauffeur est fondé à travailler en Suisse comme employé ou indépendant. ³ Les chauffeurs de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi exercent de manière effective leur profession en qualité d'indépendant sans permis de stationnement, reçoivent l'autorisation d'exploiter selon l'article 12, s'ils établissent, dans un délai de six mois qu'ils satisfont aux conditions de l'article 12, alinéa 1. En cas de refus de délivrer l'autorisation, le département accorde un délai raisonnable pour satisfaire à la condition et à l'échéance de ce délai pour cesser l'activité si la condition n'est toujours pas remplie. ⁴ Les chauffeurs de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi exercent de manière effective leur profession en qualité d'indépendant avec permis de stationnement, reçoivent l'autorisation d'exploiter selon l'article 13 s'ils établissent, dans un délai de six mois, qu'ils satisfont aux conditions de l'article 13, alinéa 1. En cas de refus de délivrer l'autorisation, le département accorde un délai raisonnable pour satisfaire à la condition et à l'échéance de ce délai pour cesser l'activité si la condition n'est toujours pas remplie.

Art. 50 Commission consultative ¹ Une commission consultative, formée des représentants des milieux professionnels, est appelée à donner son préavis sur l'application de la loi. Elle est consultée par le département chaque fois qu'il le juge nécessaire. Elle est réunie au moins deux fois par an. ² Le Conseil d'Etat fixe les conditions de représentation des milieux professionnels et nomme les membres de la commission.
Art. 51 Clause abrogatoire La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est abrogée.
Art. 52 Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la loi.
Section 2 Dispositions transitoires
Art. 53 Chauffeurs de taxis employés ou indépendants ¹ Les chauffeurs de taxis titulaires de la carte professionnelle de chauffeur employé ou de chauffeur indépendant sans employé au sens de l'article 4 ou de l'article 5 de la loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 (ci-après : « la loi du 26 mars 1999 ») qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, se voient délivrer la carte professionnelle de chauffeur de taxi en vertu de l'article 6. ² La mention prévue à l'article 6, alinéa 3, est apposée sur la carte professionnelle après que le département a contrôlé si le chauffeur est autorisé à travailler en Suisse comme employé ou indépendant. ³ Les chauffeurs de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession en qualité d'indépendants, sont autorisés à poursuivre leur activité durant une année. ⁴ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir satisfait aux conditions de l'article 10 alinéa 1 ou de l'article 11, alinéa 1 et sollicité du département la délivrance d'une nouvelle autorisation d'exploiter au sens de l'article 10 ou de l'article 11. Si le département constate que l'exploitant ne remplit pas les conditions de renouvellement de l'autorisation, il lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celles-ci et l'avertit qu'à défaut et à l'échéance dudit délai, l'autorisation d'exploiter sera révoquée. ⁵ Les chauffeurs indépendants qui occupent des employés disposent, dès l'entrée en vigueur de la loi, d'un délai de trois mois pour satisfaire aux conditions de l'article 37.
Art. 54 Exploitants d'une entreprise de taxis avec permis de stationnement ¹ Les titulaires du brevet d'exploitant au sens de l'article 15A de la loi du 26 mars 1999 qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession à la tête d'une entreprise, se voient délivrer la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise en vertu de l'article 8. ² Les exploitants d'une entreprise de taxis avec permis de stationnement qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, sont autorisés à poursuivre leur activité durant une année. ³ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir satisfait aux conditions de l'article 12, alinéa 1 et sollicité du département la délivrance d'une nouvelle autorisation d'exploiter au sens de l'article 12. Si le département constate que l'exploitant ne remplit pas les conditions de renouvellement de l'autorisation, il lui impartit un ultime délai pour satisfaire à celles-ci et l'avertit qu'à défaut et à l'échéance dudit délai, l'autorisation d'exploiter sera révoquée. ⁴ Les exploitants disposent, dès l'entrée en vigueur de la loi, d'un délai de trois mois pour se conformer aux articles 40 et 41.

⁵ Les chauffeurs qui reçoivent l'autorisation d'exploiter selon l'article 12 ou 13 disposent d'un délai de six mois pour satisfaire aux conditions de l'article 37 s'ils ont des chauffeurs employés.

Art. 53 Exploitants d'un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise

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

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

³ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir présenté au département une demande d'autorisation d'exploiter selon l'article 14 et avoir démontré s'être mis en conformité des articles 40 et/ou 41. Si les conditions ne sont pas remplies, le département accorde à l'exploitant un délai raisonnable pour satisfaire auxdites conditions et l'avertit qu'à son échéance, il devra cesser l'activité si les conditions ne sont toujours pas remplies ou cesser l'emploi de travailleurs ou la mise à disposition de véhicules à des chauffeurs indépendants, si ce sont les conditions des articles 40 ou 41 qui ne sont pas remplies.

Art. 54 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

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

² A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir obtenu du département une autorisation d'exploiter selon l'article 15.

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

Art. 55 Cumul d'autorisations d'exploiter

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

Art. 56 Permis de stationnement

¹ A l'entrée en vigueur de la loi, et pour la première année, le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal de permis de stationnement afin de permettre, sans favoriser un accroissement sensible du nombre de permis existant et en tenant compte des demandes d'annulation de permis en cours, aux candidats inscrits depuis plus d'une année sur la liste d'attente d'obtenir un permis dans un délai raisonnable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 57 Cumul d'autorisations d'exploiter

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

Art. 58 Permis de service public

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

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

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

³ Ces permis de service public sont délivrés contre paiement de la taxe

PL 9198

Vote de la Commission

² Dès la deuxième année, il détermine le nombre en application des principes de l'article 20.

³ Jusqu'à ce que le nombre de permis de stationnement ait diminué jusqu'au nombre déterminé dès la deuxième année, l'indemnité d'annulation des permis de stationnement selon l'article 22, alinéa 3, est fixée à un montant de 40 000 F et la taxe selon l'article 21, alinéa 4, à 150 % de l'indemnité.

⁴ Dès que le nombre de permis de stationnement idéal est atteint et stable, le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et de l'indemnité selon les principes de l'article 21, alinéa 6.

⁵ La taxe prévue à l'article 25, alinéa 1, de la loi du 26 mars 1999 n'est pas perçue pour l'année civile en cours lors de l'entrée en vigueur de la loi. Le solde des taxes perçues antérieurement, après paiement des indemnités versées en application de l'article 38 de la loi du 26 mars 1999, est affecté au fonds prévu par l'article 21, alinéa 4.

⁶ La liste d'attente selon l'article 21, alinéa 3, est tenue, lors de l'entrée en vigueur de la loi, selon les rangs déterminés jusqu'à cette date par l'article 9, alinéa 5, de la loi du 26 mars 1999. Les nouvelles inscriptions prennent un rang inférieur.

⁷ La liste d'attente selon l'article 22, alinéa 6, est tenue, lors de l'entrée en vigueur de la loi, selon les rangs déterminés jusqu'à cette date par l'article 38, alinéa 4, de la loi du 26 mars 1999. Les nouvelles inscriptions prennent un rang inférieur.

Art. 57 Equipement des taxis

Les exploitants d'un service de taxi disposent d'un délai de six mois après l'entrée en vigueur de la loi pour équiper leur véhicule en conformité de l'article 38, alinéas 5 et 6, de la loi.

Art. 58 Usage du domaine public

La disposition de l'article 19, alinéa 1, ne s'applique aux exploitants d'un taxi sans permis de stationnement que six mois après l'entrée en vigueur de la loi.

Art. 59 Commission de suivi

Le Conseil d'Etat nomme, pendant une durée de deux ans, une commission de suivi de l'application de la loi, présidée par un représentant du département de justice, police et sécurité, formée de représentants des milieux professionnels intéressés.

unique prévue à l'article 21, alinéa 4, mais dont le montant dépend de la date du début d'activité, sans interruption, dans la profession du taxi du requérant. La taxe est de 25 000 F pour les chauffeurs ayant débuté leur activité avant le 1^{er} juin 1999 et augmente de 7 000 F pour chaque année subséquente durant laquelle l'activité a débuté.

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

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

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

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

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

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

Art. 59 Equipement des taxis

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

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

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

Art. 60 Usage du domaine public

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

Art. 61 Mesures et sanctions administratives

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

Art. 62 Rapport au Grand Conseil

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