

Date de dépôt: 9 mars 1999

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

a) PL 7867-A le projet de loi du Conseil d'Etat sur les services des taxis (H 1 30)

b) P 1200-A la pétition concernant la nouvelle loi sur les taxis

Rapporteur : M. Jean-Marc Odier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Introduction

Suite aux nombreux problèmes rencontrés plus de six ans après l'acceptation de l'initiative populaire « Pour des taxis égaux », qui promettait notamment des taxis moins chers grâce à la libéralisation du marché, le projet de loi PL 7867, renvoyé pour étude à la Commission des transports le 25 juin 1998, vise à remettre de l'ordre dans une profession qui fait face à des difficultés sociales bien réelles et dont la qualité du service rendu au public diminue, en réintroduisant un numerus clausus des permis de stationnement et en introduisant un brevet d'exploitant pour améliorer la formation des chauffeurs indépendants.

Quant à la pétition 1200, signée par 622 chauffeurs de taxi, et également renvoyée à notre commission le 11 juin 1998, elle confirme la nécessité et l'urgence de légiférer pour mettre fin à la situation professionnelle décrite par ses auteurs comme catastrophique.

Présidée par M^{me} Nelly Guichard, à qui revient entre autres mérites celui d'avoir su conserver son calme en dépit de l'audition parfois longue et ardue de certains représentants de la profession, la Commission des transports s'est réunie à 17 reprises entre le 22 septembre 1998 et le 2 mars 1999.

M. Gérard Ramseyer, conseiller d'Etat chargé du Département de justice et police et des transports (ci-après : DJPT), a été auditionné et a par la suite assisté à plusieurs séances de la commission. M. Nicolas Bolle, secrétaire adjoint du département précité, a assisté à toutes les séances. Quant aux deux experts chargés de l'audit sur les taxis genevois à l'origine du projet de loi du Conseil d'Etat, à savoir M^e François Bellanger, professeur et avocat, et M. Christian Ebenegger, économiste, ils ont été auditionnés et ont par la suite également assisté aux travaux de la commission. Le concours des deux experts précités a été très précieux pour répondre aux innombrables questions des commissaires et pour rédiger les nombreuses variantes, suivies des amendements finalement apportés par notre commission au projet de loi initial.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Sandrine Baume, ainsi que M. Lionel Ricou pour la séance du 6 octobre 1998. Le rapporteur saisit cette opportunité pour exprimer aux personnes susnommées, les remerciements des commissaires pour leur active et précieuse collaboration aux travaux de la Commission des transports.

La commission a reçu au cours de ses travaux un nombre important de courriers des milieux professionnels de toutes parts. Bien que cette volumineuse correspondance ne soit pas toute ou en partie jointe au rapport, la commission a étudié et s'est déterminée sur chaque nouvel élément qui lui est parvenu.

Résumé des auditions

Une douzaine de personnes, représentant à titres divers plus de 10 fédérations, associations ou sociétés, ont été entendues. Les personnes auditionnées ont pu très longuement exposer leur point de vue et faire valoir leurs observations sur les différents articles du projet de loi et sur les modifications souhaitées. Ce travail préliminaire, aussi important que fastidieux, a été fort utile pour une bonne compréhension des réels problèmes rencontrés par la profession, et pour la suite des travaux. Les observations et commentaires des personnes auditionnées peuvent se résumer comme suit :

1. M. Gérard Ramseyer, conseiller d'Etat chargé du DJPT, a tout d'abord expliqué que le projet de loi du Conseil d'Etat – issu d'un audit sur les taxis genevois (effectué entre les mois de décembre 1995 et juillet 1996 par les deux experts mandatés par le DJPT), suivi de 3 états généraux des taxis (organisés par le DJPT les 3 octobre 1996, 22 novembre 1996 et 3 juin 1997), puis d'une Commission de travail (composée d'un représentant de chaque association professionnelle et des deux experts) chargée de poursuivre la réflexion et de rédiger un projet de loi, et enfin d'une procédure de consultation élargie auprès des milieux de l'économie et du tourisme (effectuée en février - mars 1998) – poursuivait quatre objectifs essentiels, à savoir : favoriser le développement de la profession en diminuant le coût pour les utilisateurs, améliorer le niveau de formation des chauffeurs et créer un véritable statut professionnel qui fait actuellement défaut, mettre un terme à l'utilisation désordonnée d'une partie du domaine public en réduisant le nombre des permis de stationnement, et enfin simplifier la réglementation actuelle et l'adapter au fonctionnement réel de la profession.

S'agissant plus particulièrement de la réintroduction d'un numerus clausus des permis de stationnement, M. Gérard Ramseyer a insisté sur le fait que le système proposé par le projet de loi du Conseil d'Etat était intéressant à plus d'un titre. Il prévoyait en effet de confier la gestion des droits de stationnement à une association professionnelle faîtière qui serait seule habilitée à racheter les permis de stationnement des chauffeurs qui cessent leur activité et à revendre lesdits permis à des chauffeurs indépendants ou à des personnes physiques ou morales détentrices d'une autorisation d'exploiter un service de taxis qui en font la demande. L'attribution des permis aurait ainsi lieu en fonction de critères objectifs qui garantiraient l'égalité de traitement entre les concurrents. L'interdiction de toute cession en dehors du contrôle de l'association éviterait toute possibilité de fraude ou de spéculation et garantirait un fonctionnement transparent et équitable du marché, à la différence de la situation qui prévalait avant l'initiative populaire « Pour des taxis égaux ».

M. Gérard Ramseyer a encore relevé que le projet de loi du Conseil d'Etat proposait de régler le problème des taxis français, de permettre aussi bien à une personne physique qu'à une personne morale d'exploiter un service de taxis et d'être titulaire du permis de stationnement, de remplacer le système des contraventions pénales par un système plus moderne d'amendes administratives, de mieux préciser les obligations spécifiques à la charge des taxis au bénéfice d'un permis de stationnement (soit notamment l'utilisation d'une même couleur pour les véhicules, l'obligation d'un service 24 heures sur 24, le devoir d'accepter toutes les courses et le respect d'un tarif inférieur aux autres taxis), et enfin de renforcer le rôle complémentaire des taxis par rapport aux autres moyens de transport publics ou privés (en soutenant un accès privilégié des taxis aux voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes et piétonnes, et en permettant également l'organisation de transports semi-collectifs).

2. MM. Severino Maurutto, Michel Genier, Yves Racine, Jean-Pierre Hoffer et Georges Voirol, membres du comité de la Fédération professionnelle des taxis genevois (ci-après : FPTG) – fédération dont les membres sont l'Association genevoise des entreprises de taxis (ci-après : AGET), l'Association des taxis genevois lésés (ci-après : ATGL), la Société coopérative des concessionnaires indépendants de taxis (ci-après : SCCIT) et l'Union des artisans taxis de Genève (ci-après : UATG) – ont insisté sur le fait que le projet de loi PL 7867 était le fruit d'une très longue et très large consultation de la profession. Depuis 1992, époque où deux blocs s'affrontaient (à savoir les chauffeurs avec et sans permis de stationnement), la profession avait réussi un processus d'unification fondamental qui avait précisément permis la constitution de la FPTG. A leur avis, la fédération concurrente – à savoir la Fédération des taxis indépendants de Genève (ci-après : FTIG) – ne regroupait en définitive que l'Association genevoise des artisans taxis (ci-après : AGAT), et trois centrales de diffusion d'ordres de courses (soit la Centrale de la coopérative 3 202 202, la Centrale des taxis des Bergues et la Centrale AA New Cab SA) qui défendaient des intérêts particuliers et totalement différents de ceux des exploitants de services de taxis. Les représentants de la FPTG ont encore insisté sur le fait que la profession se trouvait dans une situation sociale particulièrement grave et qu'ils étaient pour leur part prêts à assumer, grâce à un autofinancement qui ne coûterait rien à l'Etat, la tâche de gestion des permis de stationnement telle qu'elle était prévue par le projet de loi du Conseil d'Etat, projet qu'ils ne

pouvaient bien entendu que soutenir dans son ensemble. Ils étaient toutefois opposés à l'obligation d'avoir une couleur unique pour les taxis avec permis de stationnement tout en reconnaissant la nécessité de mieux les distinguer des taxis sans permis de stationnement. La FPTG relève que dans sa volonté d'organiser la profession, un de ses principes majeurs était de se doter d'une convention collective. Après négociations, une convention collective signée entre la FPTG et l'AECTG (Association des employés chauffeurs de taxis genevois) est entrée en vigueur en janvier 1998.

3. MM. Marc Dervaux, Nacer Lezhari, Faustino Garcia et Jeronimo Soares, représentants de la FTIG, ont tout d'abord confirmé que leur fédération était bien composée de l'AGAT et des trois centrales 3 202 202, Taxis des Bergues et AA New Cab SA. Ils ont ensuite précisé que s'ils étaient favorables à l'idée d'introduire un *numerus clausus*, ce dernier ne devait concerner que la formation des chauffeurs et non le nombre des permis de stationnement. S'agissant de la formation, ils ont relevé qu'elle devait être la même pour tous les chauffeurs, qu'ils soient employés ou indépendants. Pour le surplus, les représentants de la FTIG se sont encore déclarés opposés à plusieurs dispositions du projet de loi du Conseil d'Etat (notamment les articles 22, alinéa 3, concernant l'obligation d'afficher les tarifs et le nom du chauffeur à la vue des passagers, 24, alinéa 3, concernant l'obligation d'avoir en permanence un compteur et une enseigne, 25, alinéa 1, concernant l'obligation d'avoir une couleur unique, 26, alinéa 1, concernant la taxe annuelle, 27, alinéa 3, concernant les tarifs, 28, alinéa 2, concernant le respect de la concurrence et 29 à 32, concernant les mesures et sanctions administratives) et ont conclu que s'il était louable de prévoir une régulation de la profession, sa gestion par une association faîtière n'était pas une réelle opportunité, puisque le DJPT intervenait à différents niveaux et que nombre d'options étaient décidées par le Conseil d'Etat.

4. MM. Mohammed Al Kaar, Cyril Erb et Angelo Busco, représentants de l'Association des artisans des taxis genevois (ci-après : AATG), ont tout d'abord relevé que le projet de loi du Conseil d'Etat avait été rédigé sans que leur association soit consultée. A leur avis, ce projet de loi visait à éliminer tous les artisans. Ils ont par ailleurs signalé le fait qu'il n'y avait pas de salariés dans la profession, mais uniquement des « loueurs de plaques de voitures ». Pour le surplus, les représentants de l'AATG ont estimé qu'il ne devait y avoir qu'un seul permis pour toute la profession (que

le chauffeur soit indépendant ou « loueur de plaques »), qu'il fallait réintroduire un numerus clausus et distribuer les plaques supplémentaires exclusivement aux artisans, et enfin que l'on ne devait pas sanctionner les chauffeurs de taxis plus sévèrement que les autres automobilistes. Pour illustrer leurs propos, les représentants de l'AATG ont évoqué différents cas particuliers de chauffeurs qui auraient été victimes de « racket » de la part de « loueurs de plaques ».

5. M^e François Bellanger et M. Christian Ebenegger ont apporté des éclaircissements bienvenus suite aux premières auditions.

M. Christian Ebenegger a tout d'abord rappelé que la demande globale de taxis a été croissante de 1991 à 1993, puis s'est stabilisée en 1994 avant de décroître fortement pour se situer à nouveau au niveau de 1991, et que l'offre globale n'a quant à elle pas cessé d'augmenter depuis la libéralisation du marché en 1992 (682 taxis en 1992, 952 taxis à fin décembre 1998, soit une augmentation régulière d'environ 40 à 50 taxis par an sans le moindre signe de faiblissement). Les chauffeurs de taxis réalisent un gain mensuel moyen net d'environ 3 500 F, ce qui entraîne des problèmes sociaux, liés notamment à une absence de prévoyance professionnelle chez de nombreux chauffeurs, et qui explique que bon nombre d'entre eux continuent à travailler bien au-delà de 65 ans.

M. Christian Ebenegger a ensuite relevé que l'audit a permis de calculer qu'il y avait un excédent de 138 véhicules sur le marché genevois. Face à ce déséquilibre entre l'offre (soit le nombre de taxis sur la voie publique) et la demande (soit la demande de taxis du public), qui entraîne des tensions et des perturbations, il convenait, du côté de la demande, d'inciter le public à accroître sa demande de service de taxis, d'améliorer la qualité du service, de réviser la politique des prix et de faire jouer les mécanismes de concurrence entre les centrales de diffusion d'ordres de courses et, du côté de l'offre, de limiter le nombre des taxis sur la voie publique en améliorant la formation et en confiant à une association faîtière la formation, la gestion des permis de stationnement et la prévoyance professionnelle.

M. Christian Ebenegger a enfin signalé que l'AATG avait bien été consultée dans le cadre de l'audit, mais qu'elle avait finalement décidé de quitter la commission chargée de l'élaboration du projet de loi.

M^e François Bellanger a également souligné que le projet de loi était le fruit d'une très longue et très vaste consultation de la profession et qu'il

tentait de réaliser quatre objectifs, à savoir : améliorer la qualité des services de taxis, diminuer le coût des courses des taxis, améliorer les conditions de travail des chauffeurs et assurer la complémentarité entre les transports en commun et les taxis. Pour atteindre ces objectifs, il avait fallu tenir compte des contraintes juridiques dès lors que le droit fédéral ne permettait pas d'introduire un *numerus clausus* des chauffeurs, mais uniquement d'augmenter le niveau de formation des chauffeurs et de limiter le nombre des véhicules qui stationnent sur la voie publique. Pour contrôler le nombre des taxis, le projet de loi utilisait les deux seuls moyens admis par le droit fédéral, soit l'introduction d'un brevet d'exploitant pour les chauffeurs indépendants et l'introduction d'un *numerus clausus* des permis de stationnement.

S'agissant des conditions d'accès à la profession, M^e François Bellanger a relevé que le projet de loi prévoyait deux niveaux différents, à savoir les chauffeurs employés et les chauffeurs indépendants, ces derniers pouvant exploiter un service de taxis avec ou sans permis de stationnement.

S'agissant ensuite de la limitation des permis de stationnement, M^e François Bellanger a rappelé que le projet de loi proposait un contrôle du nombre de véhicules pouvant stationner sur la voie publique, ainsi qu'une mise à jour annuelle du nombre des véhicules. Le projet de loi excluait en revanche le retour à l'ancien système qui permettait la vente du permis de stationnement d'un chauffeur à l'autre et donc la spéculation. Dans le système proposé, pour avoir un permis de stationnement, un chauffeur indépendant devait d'abord obtenir un droit de stationnement auprès de l'association faîtière. Cette dernière attribuait les droits de stationnement en fonction de critères objectifs. En d'autres termes, le projet de loi prévoyait que l'association faîtière devait acheter obligatoirement le droit de stationnement (au prix fixé par la loi, qui correspondait au chiffre d'affaires moyen d'un chauffeur sur une année) et qu'elle revendait le droit de stationnement au prix fixé par la loi (soit 105 % du prix d'achat). Cette différence de 5 % était censée couvrir les frais de l'association faîtière. Une fois encore, le système triangulaire proposé avait le mérite d'éviter tout contact entre les chauffeurs, ce qui excluait les risques de spéculation.

M^e François Bellanger a enfin remarqué que l'opposition au projet de loi provenait d'une minorité et que la pomme de discorde se situait au niveau du contrôle sur les permis de stationnement. Les opposants préféraient d'autres solutions – totalement inacceptables – visant soit à empêcher les chauffeurs étrangers, soit à éliminer les grands garages.

6. M. Pelayo Monte, représentant de la Compagnie Taxis Ambassador, a exposé que la compagnie précitée était en réalité une centrale de diffusion d'ordres de courses qui regroupait 65 véhicules dont les chauffeurs portaient le costume, parlaient plusieurs langues et disposaient d'une limousine, conformément aux exigences de la clientèle. La centrale effectuait une permanence téléphonique 24 heures sur 24 et les taxis de la compagnie travaillaient notamment pour les hôtels, les organisations internationales, les banques et les restaurants. M. Pelayo Monte a estimé, d'une manière générale, que le projet de loi était salubre dans la mesure où il cherchait à améliorer la formation et à limiter le nombre des taxis. Il a en revanche émis des réserves au sujet des articles 24 et 25 concernant l'obligation d'avoir en permanence un compteur et une enseigne, ainsi que l'obligation d'avoir une couleur unique. Les articles précités n'étaient pas compatibles avec un service de limousines. Selon M. Pelayo Monte, 35 à 40 % des chauffeurs affiliés aux Taxis Ambassador n'étaient pas au bénéfice d'un permis de stationnement, ce qui signifiait que la compagnie louait des places de parking privées à différents hôtels.

Trois premières options prises par la commission

Suite aux auditions précitées, et avant même de voter l'entrée en matière, notre commission – convaincue de la nécessité de légiférer à nouveau pour régler à la fois les problèmes sociaux bien réels de la profession et les désordres grandissants sur les stations occupées par des taxis en surnombre – a procédé à un large tour de table afin de déterminer s'il fallait améliorer la formation des chauffeurs au moyen d'un brevet d'exploitant et limiter à nouveau le nombre des permis de stationnement sur la voie publique, comme le permet le droit fédéral.

1. Compte tenu des explications fournies par les experts, selon lesquels la seule introduction d'un brevet d'exploitant ne suffirait de toute évidence pas à assainir la profession (en raison du fait que si les exigences sont trop élevées pour l'obtention du brevet d'exploitant, le Tribunal fédéral risque de déclarer la loi inconstitutionnelle), notre commission s'est très rapidement ralliée, à une très nette majorité, à l'idée de limiter les permis de stationnement (oui : 2 AG, 3 S, 2 R, 2 DC ; non : 2 VE et 2 L), comme la profession le demande d'ailleurs elle-même pratiquement à l'unanimité.

2. Après cette première décision de principe, notre commission s'est penchée sur la question de savoir s'il fallait ou non confier la gestion des permis de stationnement à une association professionnelle faîtière, comme le proposait le projet de loi du Conseil d'Etat. Après une brève discussion, notre commission a écarté, à l'unanimité, l'idée de confier la gestion des permis de stationnement à une association faîtière, partant du principe que l'histoire pour le moins mouvementée des taxis genevois (qui a déjà occupé des centaines de pages du Mémorial des séances du Grand Conseil, que ce soit lors de différentes pétitions en 1968 et 1972, lors de l'élaboration de la loi de 1979 ou encore lors de l'initiative populaire « Pour des taxis égaux » et du contre-projet en 1992) de même que les auditions des différentes associations de la branche devaient inciter à la plus grande prudence, quand bien même la création de la FPTG et son travail constructif pour la profession constituaient des signes de regroupement et d'apaisement particulièrement bienvenus.

3. Après une brève discussion, notre commission a encore accepté, à l'unanimité, l'idée d'améliorer la formation des chauffeurs par l'introduction d'un brevet d'exploitant, dont le principe est très largement admis par la profession.

Suite à cette troisième décision de principe, notre commission a voté, à l'unanimité, l'entrée en matière du projet de loi PL 7867.

Principaux amendements proposés par la commission

Après avoir opté pour l'introduction d'un brevet d'exploitant, la réintroduction d'un numerus clausus des permis de stationnement et la gestion desdits permis par le DJPT, notre commission a entamé une première lecture du projet de loi, non sans se heurter rapidement aux trois principaux problèmes suivants :

- Indépendamment de la double barrière prévue à l'entrée de la profession (brevet d'exploitant et numerus clausus des permis de stationnement), est-il possible d'accélérer l'assainissement du marché et de réduire rapidement le nombre des permis de stationnement sans attendre les départs naturels (retraite ou décès) en introduisant des dispositions incitatives (création d'un fonds pour encourager les chauffeurs plus âgés à quitter la profession) ?

- Suite à la fermeture du marché par la réintroduction d'un *numerus clausus* (fermeture qui donne automatiquement une valeur aux permis de stationnement), est-il encore possible d'admettre la transmissibilité des permis de stationnement – et, dans l'affirmative, à quelles conditions (à titre onéreux ou uniquement en cas de décès) – sans retomber dans les abus dénoncés sous l'empire de la loi 1979, abus qui ont précisément provoqué l'initiative populaire « Pour des taxis égaux » ?

- Les autorisations d'exploiter et les permis de stationnement peuvent-ils être délivrés aux personnes morales avec le risque de permettre de détourner la loi (notamment par des transferts d'actions) si les permis de stationnement ne sont pas librement transmissibles ?

Afin de permettre à notre commission de se déterminer en toute connaissance de cause, les experts ont été invités à rédiger différentes propositions en fonction des problèmes précités.

Trois variantes ont été soumises à la commission :

- La première variante proposait un régime restrictif selon lequel les permis de stationnement – dont le nombre était limité – étaient exclusivement délivrés à des personnes physiques et ne pouvaient pas être transmis (sous réserve de la dévolution des permis en cas de décès du titulaire).

Cette première variante orientait d'une certaine façon le marché, dès lors qu'elle excluait les personnes morales, fragilisait les entreprises dont la survie ne dépendait pratiquement que d'une seule personne physique, et ne tenait pas compte de la valeur économique des permis de stationnement provoquée par la fermeture du marché.

- La deuxième variante proposait un régime intermédiaire, relativement proche du projet de loi du Conseil d'Etat, selon lequel les permis de stationnement – dont le nombre était limité – pouvaient être délivrés à des personnes physiques ou morales et être transmis de façon restreinte par l'intermédiaire du département (qui devait racheter les permis de stationnement à ceux qui quittaient la profession et les revendre à ceux qui souhaitaient y entrer).

- La troisième variante proposait un régime libéral, totalement nouveau, selon lequel les permis de stationnement – dont le nombre était limité – pouvaient être délivrés à des personnes physiques ou morales et étaient librement et directement transmissibles entre titulaires, selon les règles d'un marché évolutif et ouvert (à la différence des transferts occultes dans un marché fermé qui avaient été dénoncés sous l'empire de la loi de 1979) et cela sans la moindre intervention de l'Etat.

Cette troisième variante tenait compte de la valeur économique des permis de stationnement et respectait intégralement la liberté d'entreprise. Elle admettait en outre une certaine commercialisation de l'utilisation du domaine public. Elle était enfin accompagnée d'une disposition transitoire complémentaire prévoyant l'introduction d'une

indemnité de départ entièrement financée par la profession à travers la taxe annuelle, afin d'accélérer l'assainissement de la profession.

Après une longue discussion au sujet des trois variantes précitées et de leurs combinaisons possibles, notre commission a finalement pris la triple décision suivante :

- Titularité des permis de stationnement uniquement pour les personnes physiques (oui : 3 AdG, 3 S, 2 Ve ; non : 2 DC, 2 R, 2 L).
- Introduction d'un régime d'indemnisation géré par le DJPT (oui : 1 AdG, 2 DC, 2 R, 2 L ; non : 1 AdG, 3 S, 2 Ve ; abstention : 1 AdG).
- Introduction de dispositions transitoires permettant de financer l'assainissement du marché par la profession (oui : 1 AdG, 2 S, 1 Ve, 2 DC, 2 R, 2 L ; non : 0 ; abstention : 2 AdG, 1 S, 1 Ve).

Les experts ont ensuite été invités à rédiger les amendements nécessaires pour supprimer les articles 11, 12 et 14 du projet de loi du Conseil d'Etat concernant la gestion des permis par une association professionnelle faîtière et la location de véhicules avec permis de stationnement, et pour modifier principalement les articles 6 et 8 pour supprimer les personnes morales, 10 pour supprimer les personnes morales et introduire un nouvel alinéa permettant au DJPT de déroger à la liste d'attente et de remettre en bloc à un seul exploitant tout ou partie des permis de stationnement remis par un autre exploitant (étant précisé que le DJPT devait procéder à un appel d'offres public lorsque le nombre de permis était supérieur à dix), et 11 du projet de loi du Conseil d'Etat pour introduire une indemnité en contrepartie de chaque permis remis pour annulation.

Dans la mesure où notre commission propose la suppression de plusieurs articles du projet de loi du Conseil d'Etat, ce qui entraîne une nouvelle numérotation, la suite du présent rapport utilise la nouvelle numérotation, tout en ajoutant à chaque fois, entre parenthèses, l'ancien numéro.

Ces nouveaux amendements ont été examinés attentivement par notre commission qui a finalement estimé qu'il fallait faire une distinction entre le régime ordinaire et le régime transitoire.

Dans le régime ordinaire :

- *Les permis de stationnement sont annulés en cas de cessation d'activité sans versement d'une indemnité (cf. le commentaire de l'article 10).*

- *La délivrance d'un permis de stationnement est exclusivement soumise au paiement d'un émolument ; aucune taxe n'est perçue.*
- *Le produit de la taxe perçue annuellement pour chaque permis de stationnement est affecté à l'amélioration des conditions sociales de la profession (cf. le commentaire des articles 25 et 38).*

Dans les dispositions transitoires, jusqu'à l'assainissement du marché :

- *En contrepartie de l'annulation des permis de stationnement, le DJPT verse une indemnité, pour autant que le titulaire du permis ait travaillé pendant un certain nombre d'années comme chauffeur de taxi ou que le permis de stationnement ait été exploité pendant un certain nombre d'années (cf. le commentaire de l'article 38, alinéas 2 et 3).*
- *L'indemnité est financée exclusivement par la taxe payée annuellement pour chaque permis de stationnement (cf. le commentaire de l'article 38, alinéa 4).*
- *Un accord de prestation peut être conclu avec les milieux professionnels afin d'accélérer le processus d'assainissement (cf. le commentaire de l'article 38, alinéa 5).*
- *Les autorisations du chauffeur ou de l'exploitant qui restitue l'intégralité de ses permis de stationnement sont annulées. Il ne bénéficie plus d'une dérogation à l'obligation d'obtenir le brevet d'exploitant et doit attendre 2 ans avant de pouvoir redemander un permis (cf. le commentaire de l'article 38, alinéa 6).*
- *La délivrance d'un permis de stationnement est exclusivement soumise au paiement d'un émolument. Aucune taxe n'est perçue.*

Après un nouveau débat, les propositions précitées ont été acceptées par notre commission qui a voté les articles 10 à 13 (11 à 14) à l'unanimité.

Pour les raisons exposées dans le commentaire de l'article 24, alinéa 1 (25, alinéa 1), l'obligation pour les taxis avec permis de stationnement d'avoir une couleur unique a finalement été abandonnée (oui : 8 ; abstention : 3). Quant à l'alinéa 3 de l'article 24 concernant l'accord de prestation, il a été adopté à l'unanimité.

L'article 25 (26) concernant l'introduction du « splitting » de la taxe (cf. le commentaire de l'article 25) a également été accepté à l'unanimité.

Enfin, *l'article 38, entièrement nouveau, concernant le régime transitoire, a finalement été adopté à l'unanimité* (sous réserve de 2 abstentions concernant l'alinéa 4), moyennant quelques légères modifications dont le détail est exposé dans le commentaire de la disposition visée.

Ultime consultation des milieux intéressés

Après avoir terminé la première lecture du projet de loi et adopté les différents amendements précités, notre commission a estimé nécessaire de procéder, par lettre du 10 février 1999, à une ultime consultation écrite des principaux milieux intéressés, à savoir la FPTG, la FTIG et l'Association des employés chauffeurs de taxis de Genève (ci-après : AECTG), en leur soumettant le projet de loi amendé.

La FPTG n'a formulé que deux propositions visant, d'une part à modifier l'article 26, alinéa 3 (27, al. 3) de telle sorte que les tarifs soient fixés chaque année et non pas tous les deux ans (afin de pouvoir répercuter rapidement les modifications de taux de la TVA), et d'autre part, à modifier l'article 38, alinéa 2 (42, al. 2) en abaissant à 10 ans la limite d'âge qui avait été fixée à 15 ans par la commission en première lecture, et en élaborant une échelle progressive d'indemnisations, avec un minimum de 30 000 F après 10 ans et un maximum de 40 000 F après 15 ans (en lieu et place de la prime unique de 40 000 F qui avait été fixée en première lecture par la commission).

Ultime coup de théâtre, ce n'est pas la FTIG qui a répondu à la lettre du 10 février 1999, mais une toute nouvelle fédération, fraîchement baptisée Fédération des artisans taxis du canton de Genève (ci-après : FATG) et issue du mariage de deux anciennes sœurs pas véritablement amies, la FTIG, présidée par M. Marc Dervaux, et l'AATG, présidée par M. Mohamad Al Kaar. Selon les informations dignes de foi dont dispose notre commission, il n'y avait, en tout et pour tout, qu'une cinquantaine de personnes lors de l'assemblée générale de la FATG (dont une bonne partie de représentants des centrales de diffusion d'ordres de course et non d'artisans chauffeurs de taxis). Quant aux différentes propositions formulées par la FATG, qui a entièrement réécrit le projet de loi, elles visent pour l'essentiel à supprimer totalement les grands garages et à introduire un salaire minimum pour les employés.

S'agissant enfin de l'AECTG, elle a formulé quatre propositions visant à modifier les articles 14 (15) pour exiger des chauffeurs une bonne

connaissance de la langue française, 21, alinéa 4 (22, al. 4) pour préciser que les courses doivent être effectuées en suivant l'itinéraire le moins cher, sauf demande expresse du client, 24, alinéa 2 (25, al. 3) pour préciser que « la distribution des taxis sur toutes les stations » (phrase rajoutée en première lecture par notre commission) « ne peut pas être garantie à toutes les heures », et enfin 36, alinéa 5 (37, al. 5) pour permettre aux employés de longue date d'être mis au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant.

Les propositions précitées ont été discutées lors de la deuxième lecture du projet de loi.

Notre commission a tout d'abord rejeté l'ensemble des propositions formulées par la FATG, partant du principe qu'elles émanaient d'une infime minorité de la profession et qu'elles étaient juridiquement totalement inacceptables. Notre commission a également rejeté les première et quatrième propositions formulées par l'AECTG, pour les raisons exposées dans le commentaire de l'article 14 (15) et, s'agissant de l'article 36, alinéa 5 (37, al. 5), en raison du fait que la situation visée ne concerne que 2 ou 3 cas.

Notre commission a en revanche accepté les deux propositions formulées par la FPTG, pour les raisons indiquées dans le commentaire des articles 26, alinéa 3 (27, al. 3) et 38, alinéa 2 (42, al. 2), ainsi que les deuxième et troisième propositions formulées par l'AECTG, pour les raisons indiquées dans le commentaire des articles 21, alinéa 4 (22, al. 4) et 24, alinéa 2 (25, al. 3).

A l'issue de la troisième lecture, le projet de loi a finalement été adopté dans son ensemble à une très large majorité de notre commission (oui : 3 AdG, 3 S, 2 Ve, 2 R, 1 DC ; abstention : 3 L).

Commentaire du projet de loi et des propositions d'amendement

Article 1 (1) But

Soucieuse de ne pas limiter le but de la loi au seul exercice de la profession de taxi, mais de l'élargir plus globalement au mode de transport par taxi, notre commission propose non seulement de compléter l'alinéa 1, en mentionnant expressément « l'exploitation des services de taxis » en plus de « l'exercice de la profession de taxi », mais encore de rajouter un alinéa 3,

pour bien préciser que les services de taxis doivent répondre aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population.

Art. 2 (2) *Champ d'application*

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

Deux modifications ont été apportées à l'alinéa 2. La première consiste à remplacer l'expression « compteur horométrique » par « compteur agréé par le département » afin de tenir compte de l'évolution de la technique (cette modification terminologique vaut également pour les autres articles du projet de loi qui faisaient référence aux compteurs horométriques). La deuxième consiste à remplacer l'expression « prix de location » par « prix du service » qui est plus précise.

Art. 3 (3) *Chauffeurs*

En remplaçant l'expression « peut conduire un véhicule portant l'inscription taxi » par « peut exploiter un taxi », l'idée est de renforcer le principe selon lequel seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur employé ou de chauffeur indépendant peut conduire – et donc exploiter – un taxi (quelle que soit « l'inscription » ou le signe distinctif).

Art. 4 (4) *Carte professionnelle de chauffeur employé*

Al. 1

Grâce à cette carte et à la suppression du délai de 3 ans imposé par la loi actuellement en vigueur pour obtenir un permis de stationnement, les chauffeurs qui choisiront de ne pas exercer le métier comme indépendant auront un réel statut d'employé salarié qui n'existe pratiquement pas aujourd'hui. Il convient encore de souligner qu'une convention collective des taxis a d'ores et déjà été signée entre la FPTG et l'AECTG.

Al. 2

La lettre b concernant les garanties de moralité et de comportement – qui correspond à une clause générale que l'on retrouve dans d'autres lois régissant d'autres professions soumises à autorisation et qui existe déjà dans la législation actuellement en vigueur sur les services de taxis – doit bien entendu être maintenue.

Art. 5 (5) Carte professionnelle de chauffeur indépendant

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

La lettre b, selon laquelle le requérant doit être Suisse ou au bénéfice du droit de séjourner en Suisse, tout en étant exempté des mesures de limitation d'accès à l'emploi, doit être maintenue dès lors qu'elle tient compte de la jurisprudence du Tribunal fédéral qui assimile certains titulaires de permis B, notamment les conjoints étrangers d'un Suisse ou d'une Suissesse, aux titulaires de permis C (ATF du 4 juillet 1997, publié dans la Semaine Judiciaire 1998, page 45).

La lettre c, qui correspond à la législation actuellement en vigueur, doit également être maintenue, pour les mêmes raisons que celles mentionnées dans le cadre du commentaire de l'article 4, alinéa 2.

Art. 6 (6) Autorisation d'exploiter un service de taxis

Al. 1

Il est logique de considérer comme « entreprise » l'exploitant d'un service de taxis avec deux véhicules, dès lors qu'il s'agit déjà d'une PME avec plusieurs employés. La fin de la phrase a été complétée pour bien souligner qu'il s'agit d'une autorisation d'exploiter.

Al. 2 à 3

A la lettre b, considérant qu'il est plus aisé de faire la preuve positive d'une situation que l'inverse la notion d'insolvabilité est remplacée par : « offre des garanties de solvabilité ».

Comme exposé plus longuement ci-dessus sous chiffre IV et ci-dessous dans le cadre du commentaire de l'article 8, notre commission n'a pas voulu permettre aux personnes morales d'être titulaires d'un permis de stationnement. Ce choix, important, a également impliqué une modification de l'article 6, alinéa 2, qui doit réserver aux seules personnes physiques la possibilité d'obtenir l'autorisation d'exploiter un service de taxis, et la suppression de l'alinéa 3, qui visait le changement du chef d'entreprise responsable d'une personne morale. De ce fait, l'alinéa 4 est devenu alinéa 3.

Art. 7 (7) *Taxis étrangers et d'autres cantons*

Cette disposition, qui s'inscrit dans la suite logique du règlement du Conseil d'Etat sur les taxis français, du 5 février 1997 (règlement dont la constitutionnalité a d'ores et déjà été confirmée par le Tribunal fédéral dans un arrêt du 30 avril 1998) est particulièrement bienvenue et contribuera à clarifier dans la loi la situation des taxis étrangers ou d'autres cantons.

Art. 8 (8) *Permis de stationnement*

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

Comme exposé ci-dessus sous chiffre IV ainsi que dans le cadre du commentaire de l'article 6, alinéas 2 à 3, notre commission a estimé – après en avoir longuement débattu et relevé qu'à l'heure actuelle, aucune entreprise de taxis (pas même les grands garages) ne s'était constituée en personne morale – qu'il ne fallait pas permettre aux personnes morales d'être titulaires d'un permis de stationnement et que la gestion desdits permis ne devait pas être effectuée par une association professionnelle faîtière, mais par le département. L'élimination des personnes morales a toutefois été accompagnée de deux assouplissements en faveur des grands garages (cf. le commentaire des articles 9, alinéas 5 et 6, et 12)

Ce double choix implique donc une modification de l'alinéa 2, qui précise désormais que le permis est délivré au titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant ou d'une autorisation d'exploiter un service de taxis.

Al. 3

Compte tenu des options prises par notre commission, qui a d'une part modifié l'article 12 (13) afin d'élargir la liste des personnes à qui le permis de stationnement peut être cédé en cas de succession (cf. le commentaire de l'article 12) et qui a d'autre part supprimé l'article 14 du projet de loi du Conseil d'Etat (qui admettait la location d'un véhicule avec permis de stationnement à un titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant sans permis de stationnement), tout en introduisant, à l'article 11, disposition selon laquelle la location de plaques minéralogiques liées à un permis de stationnement est interdite (cf. le commentaire de l'article 11), il convient de modifier l'alinéa 3 pour bien souligner que le permis de

stationnement est strictement personnel et intransmissible, sous réserve de l'article 12 concernant les cas de succession.

Art. 9 (10) *Limitation des permis de stationnement*

Al. 1

La modification apportée vise à insister sur le fait que le nombre maximal des permis de stationnement sur la voie publique est limité non seulement en vue d'assurer une utilisation optimale du domaine public, mais encore un bon fonctionnement des services de taxis.

Al. 2

Dès l'instant où notre commission n'a pas retenu la proposition de confier la gestion des permis de stationnement à une association professionnelle faîtière, il est préférable de préciser que le nombre des permis de stationnement est adapté tous les ans par le Conseil d'Etat « sur préavis des milieux professionnels concernés » (en lieu et place de « sur proposition de l'association professionnelle faîtière »). Cette modification terminologique vaut également pour les autres articles du projet de loi du Conseil d'Etat qui faisaient référence à « l'association professionnelle faîtière ».

Quant aux critères objectifs énumérés à l'alinéa 2, il convient de rajouter celui des « besoins des usagers », conformément au but élargi de la loi (cf. le commentaire de l'article 1).

Le terme « réadapté » n'implique pas forcément que l'on augmente ou que l'on diminue le nombre des permis de stationnement, de sorte que le Conseil d'Etat pourra parfaitement, certaines années, décider d'en rester au statu quo.

Il convient encore de rappeler que le chiffre optimal des permis de stationnement pourra être déterminé sur la base du modèle mathématique et informatique développé lors de l'audit sur les taxis.

Al. 3

Indépendamment d'une légère amélioration de nature purement rédactionnelle, qui concerne le début de la phrase, l'alinéa 3 a encore dû être modifié – en raison des options prises par notre commission – pour préciser que c'est le département (et non l'association professionnelle faîtière) qui délivre les permis de stationnement et que ces derniers ne peuvent être octroyés qu'à une personne physique (et non à une personne morale).

Al. 4

La rédaction de l'alinéa 4 a également dû être reformulée pour tenir compte du fait que c'est le département et non l'association professionnelle faîtière qui, dans l'hypothèse visée, ne doit pas délivrer de nouveaux permis.

Cela étant, l'idée d'introduire une limite d'âge pour être inscrit sur la liste d'attente visée à l'alinéa 5, afin d'éviter de devoir délivrer des permis de stationnement à des chauffeurs qui conduisent ensuite jusqu'à un âge avancé, a été délibérément écartée en raison des explications fournies par les experts, qui ont rappelé qu'une telle limitation avait été déclarée inconstitutionnelle par le Tribunal administratif genevois (dans un arrêt non publié du 28 août 1989 dans la cause W.). Quant à une limite d'âge pour exercer la profession de chauffeur de taxi, elle serait très certainement considérée par le Tribunal fédéral comme une mesure de politique économique contraire à la Constitution fédérale.

Al. 5

Indépendamment du fait que c'est le département (et non l'association professionnelle faîtière) qui est chargé d'établir la liste d'attente, le début de la phrase (qui commençait par « Si la demande de droit de stationnement excède le nombre de droit disponible »), a été supprimé pour tenir compte du fait que la liste d'attente doit en réalité être établie dès l'entrée en vigueur de la loi et indépendamment de la condition initialement prévue dans le projet de loi du Conseil d'Etat.

S'agissant des critères retenus pour établir la liste d'attente (à savoir la durée de travail effective dans la profession, le temps écoulé depuis l'obtention du brevet d'exploitant, ainsi qu'une répartition équitable des permis entre les nouveaux brevetés, les indépendants et les exploitants), il convient de relever que l'ordre dans lequel ils sont énumérés est sans signification particulière. Ces critères devront être précisés dans le règlement d'exécution de la loi et faire l'objet d'une pondération (en fonction de l'attribution d'un certain nombre de points positifs et négatifs aux candidats). L'utilisation de ces critères permettra d'éviter les erreurs commises dans le cadre du système en vigueur avant l'initiative « Pour des taxis égaux », d'assurer l'égalité de traitement entre les différents demandeurs de permis (en fonction de toutes les circonstances particulières de chaque cas) et de maintenir un équilibre historique et nécessaire entre les artisans et les grandes entreprises.

Al. 6

Compte tenu des différents choix opérés par notre commission, il est apparu nécessaire, pour assurer la continuité du service public de transport par taxis, d'introduire un alinéa entièrement nouveau. Ce dernier permet au DJPT de déroger à la liste d'attente prévue à l'alinéa 5 et d'autoriser la délivrance, à un seul exploitant, des permis de stationnement remis en vue

de leur annulation par un autre exploitant, afin de pouvoir conserver à Genève de grandes entreprises de taxis qui sont pratiquement les seules à assurer véritablement le service 24 heures sur 24, et qui ne peuvent mettre les permis de stationnement qu'au nom d'une personne physique. A l'instar de l'avis exprimé à réitérées reprises par le Grand Conseil (notamment lors de l'élaboration de la loi de 1979), notre commission est persuadée qu'il est indispensable d'éviter le démantèlement des grandes entreprises de taxis, entreprises dont la pérennité doit absolument être assurée. Cette clause dérogatoire à la liste d'attente, qui permettra de remettre en bloc des permis de stationnement, constitue un palliatif à une partie des difficultés qu'entraîne la titularité des permis par les seules personnes physiques. Lorsque le nombre de permis remis en bloc est supérieur à 10, le DJPT devra procéder à un appel d'offres public, ce qui permettra de fixer des obligations (par exemple imposer un service de nuit) en échange des permis octroyés.

Al. 7

L'alinéa 7, qui reprend l'alinéa 6 du projet de loi du Conseil d'Etat, n'appelle pas de commentaire particulier, sinon qu'il permettra de préciser dans le règlement d'exécution de la loi les critères relatifs à la tenue de la liste d'attente et de fixer le nombre des permis de stationnement.

Art. 10 (11) Annulation des permis de stationnement

Compte tenu des choix opérés par notre commission de rendre les permis de stationnement personnels et intransmissibles (et donc de ne pas admettre le système proposé par le projet de loi du Conseil d'Etat, qui aurait permis le rachat et la revente des permis de stationnement par le biais d'une association professionnelle faîtière), il a fallu préciser expressément, dans une disposition entièrement nouvelle (y compris sa note marginale), que le titulaire d'un ou de plusieurs permis de stationnement qui cesse son activité doit, sous réserve de l'article 12 concernant la cession des permis de stationnement en cas de décès, remettre la totalité de ses permis au département qui procède à leur annulation, sans indemnité.

Art. 11 (14) Location de plaques

Compte tenu des risques manifestes d'abus, notre commission a non seulement estimé nécessaire de supprimer l'article 14 du projet de loi du Conseil d'Etat, qui aurait permis la location d'un véhicule avec permis de stationnement, mais encore de préciser expressément dans une disposition

entièrement nouvelle (y compris sa note marginale) que la location des plaques minéralogiques liées à un permis de stationnement est interdite. L'introduction d'une telle clause exprime la volonté de la commission de clarifier les différents statuts professionnels et d'exclure les situations d'inégalité. Cette disposition méritera, pour être suivie des effets escomptés, d'être contrôlée de manière précise auprès de chaque catégorie d'intervenants.

Art. 12 (13) Dévolution et cession des permis de stationnement

Compte tenu des choix opérés par notre commission concernant la titularité des permis de stationnement par les seules personnes physiques et la gestion desdits permis par le DJPT, l'article 12 (13) a dû être entièrement remanié pour ne concerner en définitive que le décès d'une personne physique titulaire d'un ou de plusieurs permis de stationnement. S'il est indispensable de permettre à un héritier en ligne directe ou collatérale d'une personne physique titulaire d'un ou de plusieurs permis de stationnement de devenir titulaire de ces permis pour autant qu'il le demande et qu'il dispose d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant ou qu'il soit détenteur d'une autorisation d'exploiter lors de l'ouverture de la succession, il convient encore d'ajouter le conjoint survivant, afin d'assurer encore mieux la pérennité des entreprises de taxis, dont le rôle très important a déjà été souligné ci-dessus (cf. le commentaire de l'article 9, alinéa 6).

Art. 13 (9) Autorisations exceptionnelles

Il est important de permettre au DJPT, lors de certaines manifestations exceptionnelles comme Telecom, d'accorder des autorisations temporaires et limitées aux stations les plus importantes pour le public dans ces occasions (comme l'aéroport, la gare ou Palexpo). Il faut en effet savoir que lors de certaines grandes manifestations, plusieurs centaines de véhicules avec des plaques 9000V circulent à Genève et font une concurrence manifeste aux taxis genevois. Les chauffeurs qui louent ces véhicules 9000V ne sont généralement pas titulaires d'un permis professionnel, ne possèdent pas de tachygraphe et ne déclarent pas leur revenu aux impôts.

Art. 14 (15) Examens pour la carte professionnelle de chauffeur employé

Sans aller jusqu'à exiger une bonne connaissance du français (dès lors qu'une telle barrière pourrait faire l'objet d'une lecture discriminatoire et que les examens supposent de toute manière une connaissance suffisante de la langue française), le remplacement de l'expression « les rudiments d'une langue étrangère » par « les rudiments d'une seconde langue » souligne assez subtilement que le candidat doit en réalité avoir une connaissance suffisante du français, ne serait-ce que pour comprendre les questions qui lui sont posées dans le cadre des examens. Quant aux rudiments d'une seconde langue (exigence qui n'existe pas à l'heure actuelle et qui a été expressément souhaitée par les milieux de l'économie et du tourisme), il appartiendra au règlement d'exécution de la loi de préciser qu'il s'agit actuellement de l'anglais.

Par rapport au système actuellement en vigueur, l'examen permettra encore d'avoir des exigences plus précises au niveau des connaissances théoriques et pratiques de la topographie.

Art. 15 (16) Brevet d'exploitant de taxi

Al. 1

Pas de commentaire en dehors du fait (déjà relevé ci-dessus sous chiffre III) que l'introduction du brevet d'exploitant constitue, avec la réintroduction du numerus clausus des permis de stationnement, l'un des deux instruments destinés à assainir la profession.

Al. 2

Pour les mêmes raisons que celles exposées ci-dessus dans le cadre du commentaire de l'article 14 (15), l'expression « les rudiments d'une langue étrangère » a été remplacée par « les rudiments d'une seconde langue ».

Pour le surplus, il appartiendra au règlement d'exécution de la loi de fixer le détail du programme, conformément aux remarques formulées par le Conseil d'Etat dans l'exposé des motifs du projet de loi PL 7867.

Art. 16 (17) Organisation des examens et équivalences

Al. 1

Il est raisonnable de permettre au DJPT d'organiser lui-même les examens, ou de confier cette tâche aux milieux professionnels sous sa surveillance. A noter que l'expression « association professionnelle faîtière » a été remplacée par « milieux professionnels », compte tenu du choix de notre commission de ne pas viser expressément une association faîtière.

Al. 2

Il n'est pas possible de dispenser les candidats de tous les examens, dès lors que les titulaires d'un brevet fédéral ou d'un brevet d'exploitant délivré par d'autres cantons devront en tout cas passer l'examen relatif aux connaissances théoriques et pratiques de la topographie de la ville et du canton de Genève.

Art. 17 (18) Obligation d'informer

Quand bien même l'obligation d'informer visait en priorité les personnes morales au bénéfice d'une autorisation, il semble utile de la maintenir pour les personnes physiques, compte tenu du principe de la bonne foi.

Art. 18 (19) Révocation des autorisations

Pas de commentaire dès lors qu'il s'agit d'une clause standard qui existe dans plusieurs lois régissant d'autres professions.

Art. 19 (20) Emoluments

Pas de commentaire dès lors qu'il s'agit d'une clause standard qui existe dans plusieurs lois régissant d'autres professions.

Art. 20 (21) Complémentarité des transports

Al. 1

La complémentarité des taxis par rapport aux transports individuels et collectifs (déjà soulignée dans le commentaire de l'article 1) est importante dès lors que c'est précisément parce que les taxis rendent un service au public et jouent un rôle complémentaire qu'ils peuvent bénéficier de certains avantages, dont l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes.

Al. 2

Il est intéressant, dans le cadre d'une saine politique des transports, d'envisager la possibilité de créer des taxis semi-collectifs, comme il en existe dans de nombreuses villes étrangères. Il appartiendra au Conseil d'Etat de fixer, dans le règlement d'exécution de la loi, la question du tarif et de la prise en charge, afin de favoriser le développement des transports semi-collectifs et de rendre possible l'usage par plusieurs personnes d'un même taxi, de manière organisée.

Art. 21 (22) Obligations des chauffeurs

Al. 1

L'expression « tenue correcte », qui existe déjà dans le règlement d'exécution de la loi actuellement en vigueur, constitue une notion juridique indéterminée, qui nécessite une certaine appréciation de la part de l'autorité administrative et qui doit être conservée afin de pouvoir sanctionner les abus manifestes, bien entendu sous le contrôle du Tribunal administratif.

Al. 2

Il est indispensable, pour des motifs de contrôle et de protection des clients, que les chauffeurs de taxis aient, sur demande de la police ou des clients, l'obligation de s'identifier au moyen de la carte professionnelle.

Al. 3

Il est également primordial (en dépit de certaines réticences manifestées lors des auditions) que les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, le nom du chauffeur et le numéro d'autorisation soient affichés à la vue des passagers, dès lors qu'il s'agit des éléments de référence en cas de réclamation.

Al. 4

Cette obligation est particulièrement importante pour protéger les passagers qui ne connaissent pas la ville. Elle a d'ailleurs été modifiée pour préciser que les courses sont effectuées en suivant l'itinéraire « le meilleur marché » (au lieu de « le plus court ou le plus rapide »), sauf demande expresse du client.

Al. 5

Dans la mesure où le projet de loi ne fait pas usage de la faculté conférée aux cantons d'adopter une réglementation plus sévère que celle prévue par le droit fédéral, qui régit de manière très détaillée la durée du travail, de la conduite et du repos des chauffeurs de taxi, un simple rappel des obligations découlant du droit fédéral suffit.

Al. 6

Cette clause de délégation législative permettra au Conseil d'Etat de compléter, dans le règlement d'exécution de la loi, les obligations imposées aux chauffeurs, et de reprendre plusieurs dispositions qui existent déjà dans le règlement actuellement en vigueur.

Art. 22 (23) *Obligations des exploitants*

Al. 1

L'idée formulée par un commissaire de modifier l'alinéa 1 pour inciter davantage les milieux professionnels à signer une convention collective n'a finalement pas été retenue, compte tenu des difficultés de faire d'une convention collective une obligation légale et sachant pour le surplus qu'une telle convention a d'ores et déjà été conclue récemment entre la FPTG et l'AECTG.

Al. 2

Cet alinéa, qui reprend intégralement le contenu de l'article 11 de loi actuellement en vigueur, doit être conservé pour prévenir les cas de fraude (à la loi sur les services de taxis ou à la législation fédérale concernant les heures de travail et de repos). Dans ce cadre-là, il est important de donner à l'autorité les moyens d'investigation nécessaires (décomptes, fiches de salaires). Afin de renforcer le fait que les exploitants sont de réels patrons, le mot « employeurs » a été rajouté dans la deuxième phrase de l'alinéa 2.

Al. 3

Pas de commentaire.

Art. 23 (24) *Véhicules*

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

En dépit de l'avis exprimé par certaines personnes auditionnées, cette disposition est importante pour éviter les ambiguïtés entre les limousines de luxe et les taxis, pour permettre les contrôles et pour lutter contre les abus dont les clients (notamment étrangers) sont trop souvent victimes avec les conséquences désastreuses que cela entraîne au niveau de l'accueil dans notre canton. Les professionnels doivent absolument choisir entre une activité de taxi (avec les obligations que cela comporte au niveau du compteur, des tarifs et de l'obligation d'accepter les courses) et une activité de limousine et ce choix ne doit pas être fait à la tête du client. Le Conseil d'Etat pourra bien entendu accorder des dérogations dans le règlement d'exécution de la loi, afin de permettre notamment aux chauffeurs de taxis de partir en vacances avec leur véhicule en enlevant la « bonbonne ». Suite à la modification apportée à l'article 2, alinéa 2, l'expression « compteurs horométriques » a été remplacée par « compteurs agréés par le département ».

Al. 3

Pas de commentaire particulier en dehors du remplacement de l'expression « compteurs horométriques » par « compteurs ».

Art. 24 (25) Obligations particulières

Compte tenu des nombreuses réticences manifestées par la profession à l'égard de l'obligation, pour les taxis avec permis de stationnement, d'avoir une couleur unique (obligation prévue par l'article 25, alinéa 1, du projet de loi du Conseil d'Etat), notre commission a finalement renoncé (comme exposé ci-dessus sous chiffre IV) à conserver cette disposition qui aurait été relativement délicate à mettre en œuvre dans le contexte actuel, tant au niveau technique (problème lié à la difficulté d'avoir une couleur homogène selon les marques de véhicules), qu'économique (coût relativement important lors de l'acquisition d'un véhicule et difficulté en cas de revente) ou juridique (disposition transitoire à prévoir).

Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faille pas chercher à améliorer la distinction qui existe actuellement entre les taxis avec permis de stationnement (qui ont une « bonbonne » jaune) et sans permis de stationnement (qui ont une « bonbonne » bleue et jaune). Afin d'assurer une distinction plus claire entre ces deux catégories, le règlement d'exécution de la loi pourra imposer aux taxis sans permis de stationnement une

« bonbonne » de couleur totalement différente de celles des taxis avec permis de stationnement.

La suppression de l'alinéa 1 entraîne donc un décalage des alinéas 2 et 3 (qui deviennent les alinéas 1 et 2), l'alinéa 3 étant quant à lui entièrement nouveau.

Al. 1

Les refus de courses émanant de chauffeurs de taxis au bénéfice d'un permis de stationnement doivent être combattus avec énergie, dès lors qu'ils donnent une image déplorable de la profession et du service qu'elle doit rendre au public. L'obligation d'accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de destination dans le canton, ne doit par conséquent pas être limitée aux seuls cas où la prise en charge a lieu sur une station réservée aux taxis, comme le prévoyait le projet de loi du Conseil d'Etat, mais s'applique aux autres cas (notamment lorsque le taxi est hélé dans la rue).

Al. 2

L'expression « association professionnelle faîtière » a été remplacée par « milieux professionnels ». Suite à une remarque formulée par un commissaire qui déplorait le fait que certaines stations sont mal desservies et qui aurait souhaité une présence plus marquée des taxis sur les stations (obligation d'une part difficile à imposer et surtout à contrôler en pratique, et d'autre part, de nature à provoquer une inégalité de traitement entre chauffeurs employés et indépendants), l'alinéa 2 a finalement été complété par « et, dans la mesure du possible, une distribution des taxis sur toutes les stations », complément qui indique donc un souhait et non une obligation. A noter par rapport aux inquiétudes d'éventuelles inégalités de traitement, que les salariés ont la possibilité de s'en plaindre directement auprès du département.

Al. 3

Indépendamment de la délégation de compétences classique généralement accordée au Conseil d'Etat (cf. article 33) pour préciser certains points dans le règlement d'exécution de la loi, notre commission a estimé utile de prévoir, dans un alinéa entièrement nouveau, la possibilité pour le Gouvernement de définir dans un accord de prestation soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution, d'autres obligations ou avantages liés à la détention des permis de stationnement.

Art. 25 (26) Taxe et émolument

Compte tenu des principaux choix opérés par notre commission, l'article 25 (26) a été passablement modifié (y compris sa note marginale), notamment pour tenir compte du fait que la taxe ne vise plus, pour l'essentiel, à financer la gestion des permis de stationnement par l'association professionnelle faîtière (comme le prévoyait initialement l'article 40 du projet de loi du Conseil d'Etat), mais à améliorer les conditions sociales de la profession (cf. également le commentaire de l'article 38).

Al. 1

L'expression « le département peut percevoir » a tout d'abord été remplacée par « le département perçoit », pour éviter tout problème d'interprétation. En raison du « splitting » de la taxe, le montant maximal de cette dernière a été ramené de 1 500 F à 1 300 F, étant rappelé que cette somme est affectée « après consultation des milieux professionnels » à l'amélioration des conditions sociales de la profession.

Al. 2

En raison du « splitting » précité, il est prévu que le département perçoit un émolument annuel de 200 F par permis de stationnement, somme qui permettra non seulement au département de percevoir le montant de 145 F actuellement prélevé en contrepartie de l'usage accru du domaine public (montant qui est ensuite rétrocédé aux communes), mais encore de disposer de ressources supplémentaires.

Al. 3

Pas de commentaire dès lors qu'il s'agit d'une clause d'indexation standard que l'on retrouve dans d'autres lois.

Al. 4

Dès lors que l'alinéa 1 prévoit un montant maximal de la taxe de 1 300 F, il convient de prévoir une clause de délégation en faveur du Conseil d'Etat qui devra fixer, dans le règlement d'exécution de la loi, le montant de la taxe et les conditions d'utilisation de son produit.

Art. 26 (27) Tarifs

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

La suppression de la limite de taxe est particulièrement bienvenue dès lors qu'après avoir été repoussée à plusieurs reprises pour englober l'aéroport et PALEXPO, puis l'autoroute de contournement, elle n'est plus conforme à la réalité démographique et géographique du canton. Ce sont donc bien les tarifs (au pluriel) qui sont identiques pour l'ensemble du canton.

Al. 3

L'expression « association professionnelle faîtière » a été remplacée par « milieux professionnels ». Quant à l'intervention ponctuelle et limitée du Conseil d'Etat en ce qui concerne le plafond des tarifs, elle existe dans la loi actuellement en vigueur et demeure indispensable pour des raisons de protection du consommateur. Compte tenu de l'avantage dont bénéficient les taxis avec permis de stationnement, il est logique de permettre au Conseil d'Etat de fixer, pour ces derniers, un tarif inférieur. Enfin, une fixation tous les ans (et non tous les 2 ans) semble préférable, notamment pour pouvoir répercuter plus rapidement les éventuelles augmentations à venir de la TVA.

Al. 4

Cet alinéa, qui existe dans le règlement actuellement en vigueur, a été modifié afin de préciser qu'il vise tous les abonnés d'une « même » centrale.

Art. 27 (28) Respect de la concurrence

Cet article, qui donne en quelque sorte un mandat au DJPT tout en ayant un effet dissuasif vis-à-vis de la profession, n'appelle pas de commentaire particulier, en dehors du fait qu'il a été précisé que c'est bien entendu la commission « fédérale » qui est visée.

Art. 28 (29) Attributions spéciales de la police

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

Afin d'éviter d'éventuels abus, la formule « la police saisit » a été remplacée par « la police peut saisir », comme le prévoit d'ailleurs l'article 15, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur, qui n'a pas donné lieu à des abus et qui ne concerne que les violations graves aux règles de la circulation.

Al. 3

Pas de commentaire.

Art. 29 (30) Suspension et retrait de la carte professionnelle

Al. 1

Pas de commentaire.

Al. 2

Alors que l'article 16, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur prévoit que la carte professionnelle de chauffeur de taxi est retirée définitivement aux chauffeurs incorrigibles, la solution du délai de 2 ans est plus appropriée et plus conforme au principe de la proportionnalité.

Art. 30 (31) Suspension et retrait de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement

Pas de commentaire.

Art. 31 (32) Amende administrative

Le remplacement du système de contraventions pénales par le système plus moderne d'amendes administratives (d'ores et déjà prévu dans d'autres lois régissant différentes professions) est une bonne chose et évite les doubles recours au Tribunal de police contre une contravention et au Tribunal administratif contre un retrait ou une suspension d'autorisation ou de permis.

Al. 1

Le montant maximal de l'amende administrative a été maintenu à 20 000 F à l'instar d'autres lois et en dépit du fait qu'elle peut s'ajouter à un retrait de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement, voire encore à un retrait du permis de conduire et à une contravention en cas de violation des dispositions de la loi fédérale sur la circulation routière.

Al. 2

Pas de commentaire.

Al. 3

L'alinéa 3 correspond à une clause standard que l'on retrouve dans d'autres lois. Il doit être maintenu en dépit du fait qu'une personne morale ne peut être ni titulaire de l'autorisation d'exploiter un service de taxis, ni titulaire d'un permis de stationnement. Il permet notamment de rendre les sociétés ou les entreprises (qui existent néanmoins) solidairement responsables du paiement des amendes.

Art. 32 (33) Tribunal administratif

Pas de commentaire.

Art. 33 (34) Dispositions d'application

Pas de commentaire.

Art. 34 (35) Clause abrogatoire

Pas de commentaire.

Art. 35 (36) Entrée en vigueur

Pas de commentaire.

Art. 36 (37) Chauffeurs et exploitants déjà au bénéfice d'une autorisation

Pas de commentaire en dehors du fait que la note marginale a été légèrement modifiée et que cette disposition transitoire est indispensable pour assurer une transition entre deux lois, conformément au principe de proportionnalité.

Art. 37 (39) Permis de stationnement

Pas de commentaire.

Art. 38 (40) Annulation des permis de stationnement en excédent

Comme exposé ci-dessus sous chiffre IV, cette disposition, entièrement nouvelle (y compris sa note marginale), résulte des principaux choix opérés par notre commission concernant la réintroduction d'un numerus clausus des permis de stationnement et le caractère strictement personnel et intransmissible (sous réserve de l'article 12) desdits permis, et de sa volonté d'assainir rapidement la profession.

Al. 1

Afin d'assainir la profession, il convient de prévoir, dans des dispositions transitoires, la procédure relative à l'annulation des permis de stationnement en excédent.

Al. 2

Afin d'accélérer l'assainissement de la profession et d'inciter les chauffeurs de taxi âgés à sortir de la profession, il est prévu que le titulaire d'un ou plusieurs permis de stationnement qui remet son ou ses permis de stationnement au DJPT en vue de leur annulation reçoit une indemnité forfaitaire par permis, pour autant qu'il ait travaillé pendant 10 ans au moins comme chauffeur de taxi ou que le permis de stationnement ait été exploité pendant 10 ans au moins. La durée de 10 ans doit correspondre à 10 ans de travail, qui peuvent être interrompus.

Al. 3

L'indemnité sera progressive, avec un minimum de 30 000 F par permis après 10 ans, et un maximum de 40 000 F par permis après 15 ans.

Al. 4

Afin d'être encore plus incitative, l'indemnité n'est pas soumise aux impôts cantonaux ou communaux. Son financement est intégralement assuré par la taxe annuelle prévue à l'article 25, alinéa 1, et ne coûte par conséquent rien à l'Etat. Si les demandes d'indemnité sont supérieures au montant dont dispose le DJPT, ce dernier établit une liste d'attente, selon l'ordre chronologique des demandes et l'âge des titulaires et verse alors les indemnités sans intérêts en fonction de cette liste.

Al. 5

Là également, notre commission a estimé qu'il était intéressant de permettre, le cas échéant, au DJPT de conclure un accord de prestation avec les milieux professionnels concernés, soumis à l'approbation du Grand

Conseil sous forme de résolution, afin d'organiser un paiement plus rapide des indemnités.

Al. 6

Il est encore important de préciser que la carte professionnelle et/ou l'autorisation d'exploiter du titulaire de permis de stationnement qui remet la totalité de ses permis de stationnement au DJPT est annulée et que, dans ce cas, la dérogation prévue à l'article 36, alinéa 4, ne s'applique pas et le DJPT ne peut pas entrer en matière sur une nouvelle demande d'autorisation pendant un délai de 2 ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision d'annulation. Le chauffeur qui reçoit l'indemnité de « sortie de la profession » ne doit en effet pas pouvoir immédiatement revenir sur le marché.

Art. 39 (42) Modification à d'autres lois

Pas de commentaire.

Pétition 1200

Marquant la fin des travaux de la commission, le rapport projet de loi 7867-A, permet au Grand Conseil de voter le projet de loi 7867 et de donner ainsi satisfaction aux déposants de la pétition 1200 dont la demande, bien comprise des commissaires, exprime la nécessité pour la profession de se doter au plus vite de la nouvelle loi.

La commission vous propose donc, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer la pétition 1200 sur le bureau du Grand Conseil à titre de renseignements.

Pétition (1200)

concernant la nouvelle loi sur les taxis

Nous soussignés, exploitants d'un service de taxis, demandons à Mesdames et Messieurs les députés, de bien vouloir mettre fin à la situation catastrophique de notre profession, en votant dans les plus brefs délais le projet de loi (H 1 30).

Cette nouvelle loi permettra non seulement d'améliorer la situation de TOUS LES CHAUFFEURS DE TAXIS (artisans, employeurs et employés), mais elle prévoit également d'améliorer la formation professionnelle et de gérer le domaine public par la Fédération professionnelle des taxis genevois. Elle mettra donc fin à la distribution incessante de nouvelles concessions (il y avait 682 taxis en 1991, il y en a 940 en 1997), sans toutefois être trop rigide, puisque la situation sera évaluée chaque année. D'autre part, elle améliorera l'éthique de la profession et procurera un meilleur service à la population.

N.B. : 622 signatures

Severino Maurutto, F.P.T.G., Case postale 306, 1215 Genève 15

Conclusions

De la naissance du transport professionnel de personnes en 1902 à nos jours, le débat sur cette activité n'a été qu'un perpétuel recommencement. Régulation ou libéralisation des permis de stationnement, répartition des permis entre artisans et garages, transmissibilité ou non des permis, telles ont été les options fluctuant la politique cyclique des autorités qui, il faut bien le dire, n'avaient pas grande marge de manœuvre.

L'expérience de 1992 à ce jour démontre les limites d'un système entièrement libre sans aucune règle de contingentement qui se révèlent d'autant plus aisément dans une activité où l'on peut débiter extrêmement rapidement pour ne pas dire du jour au lendemain. Afin de rassurer les votants de l'initiative pour des taxis égaux en 1992 qui pourraient douter de ce retour à une limitation du nombre de permis de stationnement, il est important de relever que ce sont, entre autres, les déposants de l'initiative qui demandent aujourd'hui de légiférer dans le sens du nouveau projet de loi. Cette observation démontre qu'aucune disposition légale n'est immuable, mais surtout que l'on revient sur un vote populaire à la demande des auteurs de l'initiative de 1992.

Aujourd'hui, ce projet de loi est le fruit d'un travail constructif mené dans la profession depuis 1995 par le département. De ce travail, il ressort bien évidemment les habituelles options de « gouvernail », mais surtout le regroupement d'une large majorité des professionnels, employés, indépendants et garages dans une fédération. Une fédération qui n'a d'ailleurs pas tardé à démontrer sa volonté de donner des bases saines à la profession en adoptant une convention collective de travail régissant les rapports de services entre employeurs et employés. Quant au projet de loi en lui-même, il affine la structure de base de la profession, notamment par les points suivants :

- les statuts d'employé, d'indépendant, et d'exploitant ;
- les conditions liées au permis de stationnement ;
- la formation ;
- une amélioration des conditions sociales de la profession.

Ces différentes améliorations permettent d'envisager l'avenir de la profession avec confiance, dans une perspective évolutive à la satisfaction de tous, y compris des utilisateurs. Pourtant, on ne peut s'empêcher de remarquer à l'attention des protagonistes qu'un développement positif de l'activité « taxi » dans notre région ne peut se produire qu'à condition de

maintenir les efforts de dialogue et de volonté d'aller ensemble de l'avant. Le rôle de l'Etat est déterminant. Dans la phase d'élaboration du projet de loi, le département, par la volonté de son président M. le conseiller d'Etat Gérard Ramseyer, a entrepris un excellent travail de préparation. Après la phase parlementaire, veiller à la bonne application de la loi reviendra à nouveau au département, auquel nous ne pouvons que recommander de continuer, comme il l'a fait dans la phase de préparation, à porter une attention soutenue à tous les niveaux de cette activité.

Tel qu'amendé par notre commission, le projet de loi sur les services de taxis constitue, qu'on le veuille ou non, un compromis raisonnable qui tient compte de nombreux facteurs, parmi lesquels il convient notamment de citer le poids certain de l'histoire des taxis genevois, le regroupement relativement récent et fragile de la majorité de la profession autour de la FPTG, qui doit encore affronter l'épreuve du temps, ainsi que, bien entendu, la composition actuelle du Grand Conseil.

Si certains commissaires auraient idéalement souhaité une loi plus novatrice, qui aurait notamment donné plus d'autonomie à la profession et autorisé la délivrance des autorisations d'exploiter et des permis de stationnement aux personnes morales, l'absolue nécessité – admise par toutes les parties en cause – de légiférer rapidement l'a finalement emporté, de telle sorte que le projet de loi adopté à une confortable majorité de notre commission, avec un très large soutien des milieux professionnels concernés (y compris les grandes entreprises), permettra non seulement d'assainir relativement rapidement la profession (grâce à la réintroduction d'un *numerus clausus* des permis de stationnement, à l'introduction d'un brevet d'exploitant, ainsi qu'aux mesures incitatives prévues dans les dispositions transitoires pour encourager les chauffeurs les plus âgés à quitter le métier), mais également d'assurer la pérennité des grandes entreprises de taxis (grâce aux amendements apportés au projet de loi concernant la possibilité de délivrer, en bloc, plusieurs permis de stationnement et grâce à l'élargissement des possibilités de cession des permis de stationnement en cas de décès), dont le rôle est essentiel s'agissant du service 24 heures sur 24.

Au bénéfice des explications qui précèdent, notre commission vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le projet de loi dans la version issue de ses travaux.

Projet de loi (7867)

sur les services de taxis (H 1 30)

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

Chapitre I But et champ d'application

Art. 1 But

¹ La loi a pour objet d'assurer un exercice de la profession de taxi et une exploitation des services 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 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 taxis répondent aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population.

Art. 2 Champ d'application

¹ Est soumis à la loi le transport professionnel des personnes au moyen de taxis.

² Sont des taxis, les véhicules avec chauffeur équipés d'un compteur agréé par le département, dont le prix du service est calculé dans les limites d'un tarif officiel.

Chapitre II Conditions d'exercice de la profession de taxi

Section 1 Autorisations d'exercer la profession de taxi

Art. 3 Chauffeurs

Seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur employé ou de chauffeur indépendant peut exploiter un taxi.

Art. 4 Carte professionnelle de chauffeur employé

¹ La carte professionnelle de chauffeur employé confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme employé.

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

- a) a l'exercice des droits civils ;
- b) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes ;
- c) a réussi les examens prévus à l'article 14 ;
- d) est détenteur d'un permis de conduire de la catégorie D1.

Art. 5 Carte professionnelle de chauffeur indépendant

¹ La carte professionnelle de chauffeur indépendant confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme indépendant avec un seul véhicule.

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 du droit de séjourner en Suisse tout en étant exempté des mesures de limitation d'accès à l'emploi ;
- e) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes ;
- d) est titulaire du brevet d'exploitant de taxi, prévu par l'article 15 ;
- e) est détenteur d'un permis de conduire de la catégorie D1.

Art. 6 Autorisation d'exploiter un service de taxis

¹ L'exploitation d'un service de taxis sous la forme d'une entreprise de taxis avec deux ou plusieurs véhicules est subordonnée à l'obtention préalable d'une autorisation d'exploiter.

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 indépendant ;
- b) est solvable ;
- c) dispose de locaux ou emplacements suffisants pour garer les véhicules servant au service de taxis, en dehors des périodes de travail.

³ Si une personne physique se consacre à la direction d'une entreprise de taxis exploitant en permanence au moins trois véhicules ou souffre d'une invalidité interdisant la conduite d'un taxi, le département peut renoncer à l'exigence de la carte professionnelle si le requérant remplit les conditions fixées à l'article 5, alinéa 2, lettre a à d.

Art. 7 Taxis étrangers et d'autres cantons

¹ 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 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.

Section 2 Permis de stationnement

Art. 8 Permis de stationnement

¹ Le stationnement d'un véhicule sur les places réservées aux taxis sur le domaine public est subordonné à l'obtention préalable d'un permis de stationnement délivré par le département.

² Le permis est délivré au titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant ou d'une autorisation d'exploiter un service de taxis.

³ Le permis est strictement personnel et intransmissible, sous réserve de l'article 12.

Art. 9 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 réadapté tous les ans 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, à l'évolution du trafic automobile et aux besoins des usagers.

³ Lorsque le nombre de permis émis est inférieur au nombre maximal de permis de stationnement prévu à l'alinéa 1, le département doit, sous réserve des alinéas 4 et 5, octroyer un permis à une personne physique qui remplit les conditions légales de délivrance et en fait la demande.

⁴ Tant que le nombre maximal de permis prévu à l'alinéa 1 est inférieur au nombre de permis déjà émis, le département ne délivre pas de nouveaux permis.

⁵ L'octroi des permis est effectué sur la base d'une liste d'attente établie par le département et fondée sur des critères objectifs prenant en compte, pour chaque demande, la durée de travail effective dans la profession, le temps écoulé depuis l'obtention du brevet d'exploitant, ainsi qu'une répartition équitable des permis entre les nouveaux brevetés, les indépendants et les exploitants.

⁶ Pour assurer la continuité du service public de transport 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'offre public le nombre de permis est supérieur à dix.

⁷ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'adaptation du nombre maximal de permis de stationnement.

Art. 10 Annulation des permis de stationnement

Le titulaire d'un ou plusieurs permis de stationnement qui cesse son activité doit, sous réserve de l'article 12, remettre la totalité de ces permis au département qui procède à leur annulation.

Art. 11 Location de plaques

La location des plaques minéralogiques liées à un permis de stationnement est interdite.

Art. 12 Dévolution et cession des permis de stationnement

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 de chauffeur indépendant ou qu'il soit détenteur d'une autorisation d'exploiter lors de l'ouverture de la succession.

Art. 13 Autorisations exceptionnelles

¹ Le département peut accorder des permis de stationnement temporaires, limités à certaines places réservées aux taxis, à l'occasion de manifestations importantes entraînant un fort accroissement de la demande de taxis.

² Le département perçoit un émolument conformément à l'article 19.

Section 3 Formation

Art. 14 Examens pour la carte professionnelle de chauffeur employé

L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur employé 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 canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur et les rudiments d'une seconde langue.

Art. 15 Brevet d'exploitant de taxi

¹ L'obtention du brevet d'exploitant est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les capacités et connaissances suffisantes pour exploiter un service de taxis en tant qu'indépendant, avec un ou plusieurs véhicules.

² Le Conseil d'Etat fixe le niveau des exigences requises pour le brevet et le programme des cours qui devront porter, notamment 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, les rudiments d'une seconde langue, la sécurité routière, la technique automobile, la comptabilité, le droit, ainsi que l'administration, l'organisation et la gestion d'une entreprise.

Art. 16 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'une carte professionnelle de chauffeur employé, d'un brevet fédéral ou d'un brevet d'exploitant délivré par d'autres cantons, de passer une partie des examens.

Section 4 Dispositions générales

Art. 17 Obligation d'informer

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.

Art. 18 Révocation des autorisations

Le département révoque les autorisations prévues par le Chapitre II 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 ;
- c) 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 29 et 30.

Art. 19 Emoluments

¹ L'examen des demandes d'autorisation donne 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 F 50 et F 500.

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.

Art. 20 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 assure aux taxis l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes.

² 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. 21 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 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 nom du chauffeur et le numéro d'autorisation sont affichés à la vue des passagers.

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

⁵ Les chauffeurs se conforment strictement aux dispositions fédérales concernant la circulation des véhicules automobiles et le temps de travail et de repos.

⁶ Le Conseil d'Etat fixe les règles de comportement et les autres obligations des chauffeurs.

Art. 22 Obligations des exploitants

¹ Les exploitants veillent au respect par leurs chauffeurs des dispositions fédérales, de la loi et de ses dispositions d'application.

² Les exploitants sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par la police. Ils doivent tenir à jour une documentation complète concernant leur personnel et satisfaire à leurs obligations d'employeurs, notamment en matière de législation sociale et du travail.

³ Le Conseil d'Etat fixe les obligations des exploitants relatives à leur personnel et à l'utilisation des véhicules.

Art. 23 Véhicules

¹ Les véhicules utilisés pour le service de taxis présentent toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté.

² Sous réserve de dérogations fixées par le Conseil d'Etat, les véhicules doivent être équipés en permanence de modèles de compteur et de témoins lumineux agréés par le département.

³ Le Conseil d'Etat fixe les exigences techniques pour les compteurs et les témoins lumineux ainsi que les conditions de leur installation, utilisation et contrôle.

Section 2 Obligations liées au permis de stationnement

Art. 24 Obligations 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'ordre de course, un service au public 24 heures sur 24 et, dans la mesure du possible, une distribution des taxis sur toutes les stations.

³ Le Conseil d'Etat peut définir dans un accord de prestation soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution d'autres obligations ou avantages liés à la détention des permis de stationnement.

Art. 25 Taxe et émoluments

¹ En contrepartie de l'avantage conféré par le permis de stationnement, le département perçoit annuellement une taxe d'un montant maximal de 1 300 F par permis de stationnement qui est affectée, après consultation des milieux professionnels, à l'amélioration des conditions sociales de la profession.

² Le département perçoit un émolument annuel de 200 F par permis de stationnement.

³ Les montants fixés aux alinéas 1 et 2 sont adaptés 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.

⁴ Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et les conditions d'utilisation de son produit.

Section 3 Tarifs

Art. 26 Définition des tarifs

¹ Les tarifs des taxis sont fixés librement dans les limites imposées par le Conseil d'Etat, conformément au présent article.

² Les tarifs sont identiques pour l'ensemble du territoire du canton.

³ 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.

Le Conseil d'Etat peut imposer un tarif inférieur, notamment pour la prise en charge et le kilomètre parcouru, pour les taxis au bénéfice d'un permis de stationnement.

⁴ Tous les abonnés d'une même centrale de diffusion d'ordres de course doivent pratiquer le même tarif.

Art. 27 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. En particulier, le département peut proposer au Conseil d'Etat une baisse des tarifs maximaux prévus à l'article 26.

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 28 Attributions spéciales de la police

¹ Lorsque la police constate que des véhicules utilisés comme 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. 29 Suspension et retrait de la carte professionnelle

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

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

² Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une carte professionnelle, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande d'autorisation pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

Art. 30 Suspension et retrait de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement

¹ En cas d'infraction à la législation ou aux conditions particulières de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement, 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 l'autorisation ou du permis :

- a) la suspension de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement pour une durée de dix jours à six mois ;
- b) le retrait de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement.

² Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une autorisation d'exploiter ou d'un permis de stationnement, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande d'autorisation pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

Art. 31 Amende administrative

¹ Indépendamment du prononcé des sanctions ou mesures prévues aux articles 29 et 30, 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 infligée par un officier de police lorsqu'elle n'excède pas 200 F.

³ Lorsqu'une infraction a été commise dans la gestion d'une personne morale, d'une société en commandite, d'une société en nom collectif 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, la société 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.

Chapitre V Voies de recours

Art. 32 Tribunal administratif

Les décisions du département relatives à l'application de la loi et de ses dispositions d'exécution sont susceptibles de recours au Tribunal administratif.

Chapitre VI Dispositions finales et transitoires

Art. 33 Dispositions d'applications

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

Art. 34 Clause abrogatoire

La loi sur les services de taxis, du 14 septembre 1979 (H 1 30) est abrogée.

Art. 35 Entrée en vigueur

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

Art. 36 Chauffeurs et exploitants déjà au bénéfice d'une autorisation

¹ Les chauffeurs, suisses ou au bénéfice du droit de séjourner en Suisse tout en étant exempté des mesures de limitation d'accès à l'emploi, qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, sont au bénéfice d'une carte professionnelle délivrée conformément à l'article 8 de la loi du 14 septembre 1979 depuis plus de trois ans et qui exercent de manière effective leur activité de taxi comme indépendant, reçoivent la carte professionnelle de chauffeur indépendant prévue à l'article 5.

² Les chauffeurs qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, ne remplissent pas les conditions fixées à l'alinéa 1, mais sont au bénéfice d'une carte professionnelle délivrée conformément à l'article 8 de la loi du 14 septembre 1979 et exercent de manière effective leur activité de taxi, reçoivent la carte professionnelle de chauffeur employé prévue à l'article 4.

³ Les personnes physiques qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, sont au bénéfice d'une autorisation d'exploiter délivrée conformément à l'article 2 de la loi du 14 septembre 1979 sur les taxis reçoivent l'autorisation d'exploiter prévue à l'article 6.

⁴ Les personnes physiques qui remplissent les conditions prévues aux alinéas 1 ou 3 sont dispensées de l'obligation d'obtenir un brevet d'exploitant.

⁵ Le département peut accorder des dérogations aux personnes visées à l'alinéa 2 pour tenir compte de situations particulières ou de cas de rigueur.

⁶ Le département ne perçoit pas d'émoluments pour les autorisations délivrées conformément au présent article.

Art. 37 Permis de stationnement

Les titulaires d'un ou plusieurs permis de stationnement délivrés conformément à la loi du 14 septembre 1979 sur les taxis lors de l'entrée en vigueur de la loi reçoivent dès cette date un ou plusieurs permis de stationnement conformes à l'article 9.

Art. 38 Annulation des permis de stationnement en excédent

¹ Jusqu'à ce que le nombre de permis de stationnement émis avant la date d'entrée en vigueur de la loi soit égal au nombre maximal prévu à l'article 9, le régime légal prévu par l'article 10 de la loi est remplacé par les alinéas 2 à 5 de la présente disposition.

² Le titulaire d'un ou plusieurs permis de stationnement qui remet son ou ses permis de stationnement au département en vue de leur annulation reçoit une indemnité pour autant qu'il ait travaillé pendant 10 ans au moins comme chauffeur de taxi ou que le permis de stationnement ait été exploité pendant 10 ans au moins.

³ L'indemnité est progressive de 10 ans à 15 ans de travail ou d'exploitation. Le montant minimal est de 30 000 F et maximal de 40 000 F par permis. Le Conseil d'Etat fixe le barème.

⁴ Le paiement de l'indemnité, qui n'est pas soumise aux impôts cantonaux ou communaux, est financé par la taxe perçue selon l'article 25, alinéa 1, de la loi. Lorsque les demandes d'indemnité sont supérieures au montant dont dispose le département, celui-ci établit une liste d'attente selon l'ordre chronologique des demandes et l'âge des titulaires. Il verse les indemnités sans intérêts en fonction de cette liste.

⁵ Le département est autorisé à conclure un accord de prestation avec les milieux professionnels concernés, soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution, afin d'organiser un paiement plus rapide des indemnités au moyen de la taxe prévue à l'article 25, alinéa 1, de la loi.

⁶ La carte professionnelle et/ou l'autorisation d'exploiter du titulaire de permis de stationnement qui remet la totalité de ses permis de stationnement au département est annulée. Dans ce cas, la dérogation prévue à l'article 36, alinéa 4, de la loi ne s'applique pas et le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande d'autorisation pendant un délai de deux ans à compter du jour de l'entrée en force de la décision d'annulation.

Art. 39 Modification à une autre loi (E 5 05)

La loi sur le Tribunal administratif et le Tribunal des conflits, du 29 mai 1970, est modifiée comme suit :

Art. 8, al. 1, ch. 43 (modifié)

⁴³° décisions prises en application de la loi sur les services de taxis (H 1 30, art. 33).