

*Date de dépôt: 8 juin 2001*

*Messagerie*

## Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) **PL 8180-A** **Projet de loi de MM. Christian Grobet, Pierre Vanek et Jean Spielmann modifiant la loi sur les services des taxis (H 1 30)**
- b) **PL 8458-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur les services des taxis (H 1 30)**

**Rapporteur : M<sup>me</sup> Nelly Guichard**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Jean-Marc Odier, la Commission des transports a traité des projets de loi mentionnés plus haut lors de ses séances des 14 et 21 novembre 2000, ainsi que les 24 avril et 8 mai 2001, en présence de M. Ramseyer, en charge du DJPT, pour une partie d'entre elles. M. Nicolas Bolle, secrétaire adjoint au DJPT et M<sup>e</sup> François Bellanger, avocat, nous ont assistés dans nos travaux, qu'ils en soient remerciés, ainsi que les procès-verbalistes qui se sont succédé : M. Paul Kohler et M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi.

## Introduction

La saga des taxis a déjà fait couler beaucoup d'encre dans ce canton et je rappellerai simplement que la loi votée le 26 mars 1999 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin et que le règlement d'exécution n'a été disponible que le 8 décembre 1999. Par conséquent, il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

Deux fédérations sont souvent citées dans ce dossier dont il est utile de donner la définition :

FPTG, Fédération professionnelle des taxis genevois ;

FATG, Fédération des artisans taxis du canton de Genève.

Bien que durant les travaux de la commission les deux projets de lois se soient quelque peu chevauchés, il m'a paru plus simple et plus clair de rapporter sur le projet de loi 8180 d'abord. Il faut préciser aussi que la commission a décidé de faire un rapport séparé pour la pétition 1283.

### **Travaux de la commission concernant le projet de loi 8180**

Le 21 novembre 2000, les auteurs ont fait la présentation du projet de loi 8180, déposé par l'Alliance de gauche et qui vise à modifier l'art. 22 de la loi sur le service de taxis adoptée en 1999, en ajoutant un al. 4 qui prévoit la possibilité d'un contrat-type, afin que les salariés par ce biais obtiennent un salaire minimum. Ils ont aussi relevé que suite à la décision du Tribunal fédéral, le Conseil d'Etat devrait de toute façon présenter des modifications à la loi sur les taxis. Pour le reste, la récente audition de la FATG au sujet de la pétition 1283 montre à l'évidence qu'il y a un malaise dans la profession.

M. Ramseyer rappelle que la haine de M. Alkaar, président de la FATG à l'encontre de la FPTG vient du fait qu'il a été écarté du N° 141. Il tient aussi à rappeler que contrairement aux assertions de ce dernier, les milieux professionnels ont été consultés. Etant entendu que ces milieux ne se résument pas aux personnes qu'il prétend avoir dans « sa » fédération. La FPTG, que M. Alkaar ne reconnaît pas, regroupe les trois quarts de la profession. De plus, si la FATG a tout attaqué au Tribunal fédéral, elle n'a obtenu gain de cause que sur deux points mineurs qui feront l'objet d'un prochain projet de loi du DJPT, afin que la (H 1 30) soit mise en conformité avec les demandes du Tribunal fédéral. Concernant les **compteurs horokilométriques qui permettent l'impression automatique de quittances**, si la FATG vise leur suppression, M. Ramseyer précise que cela reste le seul moyen d'obtenir des taxis qu'ils paient les impôts en fonction de leur **revenu réel**. La volonté du Conseil d'Etat est de mettre fin à l'anarchie dans la profession des taxis. Cela passe par la pacification des fédérations. La FPTG est reconnue pour le sérieux de son travail. Le Conseil d'Etat reste cependant en contact avec la FATG par l'intermédiaire de M<sup>e</sup> Roulet, son avocat.

Il ajoute qu'un projet de loi va être envoyé aux deux fédérations pour consultation, avant de le transmettre au Grand Conseil en début d'année 2001.

Les députés sont très déçus de constater que la situation a si peu évolué et que des problèmes continuent à se poser, spécialement au niveau du contrôle de l'application de la loi et des plaques qui continuent d'être louées à des tierces personnes.

M. Ramseyer rappelle que la location de plaques est formellement interdite et poursuit en expliquant que la question du contrôle a subi quelques problèmes passagers. La brigade affectée a été partiellement dissoute. Elle sera remplacée par des agents qui sont prévus dans le budget 2001 sous la rubrique « inspectorat du service des autorisations et des patentes ». Cette brigade sera fonctionnelle au 1<sup>er</sup> janvier 2001, a-t-il précisé.

### **Reprise des travaux le 24 avril 2001**

En préambule, il faut préciser que des amendements ont été transmis à la commission par la FATG à la suite de son audition.

M. Ramseyer procède d'abord à un bref historique des taxis entre la loi du 14 septembre 1979 et la loi du 26 mars 1999. Les grandes étapes figurent en annexe du présent rapport.

Il précise également que par les amendements qu'elle propose, la FATG veut tout remettre en cause. Cette proposition vise simplement à revenir à la situation précédant le vote de la loi de mars 1999. M. Ramseyer explique qu'il serait bénéfique que la Commission des transports, ainsi que le Grand Conseil, adoptent rapidement le projet de loi 8458. En effet, il est primordial de vite corriger cette loi sur le domaine critiqué afin qu'elle puisse développer ses effets.

Au sujet des locations de plaques – pratique totalement illégale – il explique que le DJPT a ouvert deux procédures administratives dont l'une a abouti à un retrait de stationnement et dont l'autre va certainement aboutir à un retrait de trois permis de stationnement.

### **Commentaires de M Bellanger au sujet des amendements remis par la FATG et qui concernent les deux projets de loi**

Pour répondre aux questions des députés, M<sup>e</sup> Bellanger explique qu'il y a sept modifications majeures demandées par M<sup>e</sup> Roulet et se propose de les énumérer :

- **Système d'autorisation** : actuellement, l'autorisation est accordée aux chauffeurs indépendants avec employés et aux chauffeurs sans employés.

M<sup>e</sup> Roulet supprime cette distinction à l'art. 4. Cependant, à l'art. 5, il réintroduit de manière subtile la présence de chauffeurs indépendants en supprimant leur formation. Ainsi, n'importe qui pourrait le devenir.

- **Salaire minimum** : la loi introduit un salaire minimum de CHF 4'000.–.
- **Location des plaques** : la loi pose l'interdiction de la location des plaques. M<sup>e</sup> Roulet propose alors la possibilité de louer une voiture avec le permis de stationnement, ce qui revient à contourner l'obligation légale. Dans ce cas, une rente serait envisageable ce qui provoquerait un non-renouvellement de la profession ainsi qu'un retour au commerce de plaques.
- **Liberté totale des courses à forfait** : un taxi roule normalement avec un compteur qui tourne. Ce principe évite que le chauffeur ne fixe le prix de la course avec son client en cachant son compteur. M<sup>e</sup> Roulet demande la suppression de cette réglementation laissant alors la porte ouverte à n'importe quels abus ou « magouilles ».
- **Interdiction d'accès aux taxis d'autres cantons** : ce principe est contraire à la loi fédérale du marché intérieur.
- **Suppression de la taxe de CHF 1'300.–** : cette suppression consiste à admettre ce que le Tribunal fédéral a antérieurement refusé. En outre, ce principe empêche la création d'un fonds de prévoyance pour les chauffeurs.
- **Dispositions transitoires** : l'ancienne loi prévoyait la nécessité pour un chauffeur de travailler trois ans pour avoir la possibilité de devenir indépendant. Le projet de M<sup>e</sup> Roulet vise à supprimer cette clause. Ainsi, tous les indépendants actuels obtiendraient un permis de stationnement.

Pour conclure, et confirmant ainsi les propos de M. Ramseyer, M<sup>e</sup> Bellanger fait remarquer que l'adoption de ces propositions changerait énormément la loi actuelle provoquant ainsi un retour à l'ancien système.

L'un des auteurs du projet de loi 8180 rappelle que dans ce projet, il s'agit d'une proposition qui inclut la notion de salaire minimum. Il rappelle que depuis 1998, une convention est signée. Il s'agit juste de savoir si cette convention fixe les conditions de salaires. En effet, afin d'éviter d'exploiter des personnes, il faut fixer un minimum de règles. L'extension de la convention collective est une alternative possible mais, selon lui, le contrat-type est la voie la plus adéquate à suivre.

M<sup>e</sup> Bellanger explique qu'il y a deux possibilités : le contrat-type et l'extension de la convention collective. Il déclare que, selon le droit fédéral, le salaire minimum n'est pas une obligation dans un contrat-type. Ainsi, il laisse une certaine liberté aux employeurs face à leurs employés. La seule solution pour assurer le respect de ce principe est alors de prévoir un salaire minimum dans la loi cantonale. Cependant, cette pratique est très rigide puisqu'elle fige un montant dans la loi. En outre, cela ne touche qu'un nombre restreint de personnes. M<sup>e</sup> Bellanger explique que le moyen le plus souple et le plus conforme est l'extension de la convention collective puisque la base légale est suffisante et qu'elle touche l'ensemble des employés.

Pour conclure, un député résume les trois possibilités de choix qui s'offrent à la commission :

- la première consiste en un contrat-type qui n'est pas forcément observable par tous ;
- la deuxième est de fixer le salaire minimum dans la loi cantonale, ce qui exige une pratique rigide ;
- la troisième consiste en une convention collective qui représente à ses yeux la meilleure solution à envisager.

M<sup>e</sup> Bellanger acquiesce et déclare que cette dernière solution est la plus efficace pour assurer la paix et l'équité.

Un consensus se dégage autour de l'idée de faire figurer dans la loi l'obligation d'appartenir à une convention collective pour obtenir un permis.

M<sup>e</sup> Bellanger approuve cette proposition en expliquant qu'il s'agit du moyen le plus efficace. Cette clause pourrait même être ajoutée comme lettre e) à l'art. 6, al. 2 du projet de loi 8458. Il propose une modification comme suit :

#### **Art. 6, al. 2**

*« L'autorisation, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :*

*d) a réussi les examens prévus à l'article 15A*

*e) est liée par une convention collective reconnue par le Conseil d'Etat. »*

Le président estime donc que l'art. 22, al. 4 peut être supprimé. Les députés sont d'accord sur le principe et ils ajoutent que, du moment où il y a création d'une convention collective, le problème est réglé par les partenaires.

Certains députés doutent par contre de l'utilité et de l'efficacité d'une commission de suivi qui ne donnerait pas pour autant, à leurs yeux, la garantie au Parlement que les travaux vont de l'avant.

M<sup>e</sup> Bellanger considère que contrairement à l'apparente simplicité de la loi, le sujet est complexe et M. Ramseyer explique que dans l'affaire des taxis, il est nécessaire qu'il y ait une commission de suivi. Car dans cette profession, il est nécessaire d'être contraignant.

M<sup>e</sup> Bellanger propose cependant de limiter la commission de suivi à deux ans puisqu'il s'agit d'une période transitoire. Il propose ainsi de modifier l'art. 2 du projet de loi 8180 comme suit :

**Article 2**      *Dispositions transitoires*

*« Le Conseil d'Etat nomme, pendant une durée de deux ans, une commission de suivi de l'application de la loi (...) »*

***Vote du PL 8180***

Le président met aux voix l'entrée en matière qui est acceptée à l'**unanimité** : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

Et il met aux voix la suppression de l'art. 22 qui devient sans objet.

Ce qui est accepté à l'unanimité .

Le président met aux voix la modification apportée à l'art. 2 :

**Article 2**      *Dispositions transitoires*

*« Le Conseil d'Etat nomme, pendant une durée de deux ans, une commission de suivi de l'application de la loi (...) »*

Cette modification est acceptée à l'unanimité : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

Une députée propose d'introduire un article concernant l'entrée en vigueur afin que les termes correspondent à l'usage actuel :

**Article 3 - Entrée en vigueur**

*« La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle. »*

Mis aux voix cet amendement est accepté à l'unanimité : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

***Au vote d'ensemble, le projet de loi 8180 est accepté à l'unanimité : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).***

**Travaux de la commission concernant le projet de loi 8458**

M. Ramseyer explique les changements qu'apporte ce projet de loi. Il rappelle que deux recours ont été déposés au Tribunal fédéral. Le premier vise le numerus clausus qui concerne les permis de stationnement en fonction des besoins du marché et les exigences concernant l'octroi du brevet d'exploitant.

Le deuxième recours concerne la taxe annuelle qui avait été fixée à CHF 1'300.– par permis de stationnement. Le Tribunal fédéral a alors rejeté les griefs des recourants sur ce sujet.

Par contre, il a estimé que les exigences en matière d'examens, fixées à l'art. 15, alinéa 2, ne tenaient pas compte du statut différent des indépendants sans employés et des indépendants avec employés. Le Tribunal fédéral estime que des examens relatifs à l'administration ou à la gestion d'une entreprise ne sont que peu utiles pour des indépendants qui n'ont pas d'employés. Il a, par conséquent, demandé de distinguer les deux situations.

M<sup>e</sup> Bellanger procède à la présentation du projet de loi déposé par le Conseil d'Etat. Il explique que sa teneur tient compte de la demande du Tribunal fédéral de distinguer la situation des indépendants sans employés, d'une part, et la situation des exploitants, d'autre part. L'art. 5 couvre ainsi les indépendants sans employés alors que l'art. 6 traite de l'entreprise qui emploie un ou plusieurs employés. Par conséquent, l'art. 15 a été modifié sur les deux dernières lignes avec l'introduction d'une notion de gestion pour les indépendants sans employés afin que ceux-ci maîtrisent les notions de base.

L'art. 15A, concernant les exigences requises pour un exploitant travaillant avec un ou plusieurs employés a, quant à lui, été ajouté. Pour le reste, M<sup>e</sup> Bellanger explique que le projet de loi reprend les notions antérieures.

Pour répondre au souci des commissaires, M<sup>e</sup> Bellanger certifie que ces amendements sont agréés par le Tribunal fédéral.

La problématique de la maîtrise de la langue française pour les chauffeurs a déjà été abordée dans le cadre de la loi votée en mars 1999 et M<sup>e</sup> Bellanger rappelle que le règlement d'application fixe les modalités, aussi en ce qui concerne l'examen d'anglais.

### **Vote sur le projet de loi 8458**

L'entrée en matière est acceptée par l'unanimité des présents : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

### **Vote et commentaire article par article**

Le président met aux voix l'art. 5, al. 1 et al. 2, lettre d) : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

L'art. 5 est accepté à l'unanimité.

Pour faire suite aux discussions qui ont eu lieu à la faveur du projet de loi 8180, les députés ont donc décidé de modifier l'art. 6, al. 2 comme suit en y ajoutant une lettre e)

*e) est liée par une convention collective reconnue par le Conseil d'Etat*

Le président met aux voix l'art. 6, al. 1 et al. 2, lettre d) et e) : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

L'art. 6 est accepté à l'unanimité.

Un député se demande pourquoi l'art. 6, al. 2, lett. d) fait uniquement référence aux examens prévus à l'art.15A alors que l'art. 5, al. 2, lett. d) fait référence aux articles 15 ou 15A. M<sup>e</sup> Bellanger explique qu'il s'agit de donner la possibilité aux chauffeurs de passer directement le diplôme le plus élevé.

l'art. 15 est accepté à l'unanimité : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

l'art. 15A est accepté à l'unanimité: 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

Une modification de l'art. 2 concernant l'entrée en vigueur est proposée afin que les termes correspondent également à l'usage actuel :

***Article 2 - Entrée en vigueur***

*« La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle. »*

Mis aux voix cet amendement est accepté à l'unanimité : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).

**Au vote d'ensemble le projet de loi 8458 est accepté à l'unanimité : 9 (3 S, 1 AdG, 2 R, 2 DC, 1 Ve).**

Au vu de ce qui précède, les membres de la Commission des transports, unanimes, vous recommandent, Mesdames et Messieurs les députés, de voter ces projets de lois tels qu'issus des travaux de la commission.

## **Projet de loi**

**(8180)**

### **modifiant la loi sur les services de taxis (H 1 30)**

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

#### **Article 1**

La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est modifiée comme suit :

#### **Art. 39      Commission de suivi (nouveau)**

Le Conseil d'Etat nomme, pendant une durée de deux ans, une commission de suivi de l'application de la loi, présidée par un représentant du Département de justice et police et des transports, formée de représentants des milieux professionnels intéressés.

#### **Article 2**

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

# Projet de loi

(8458)

## modifiant la loi sur les services de taxis (H 1 30)

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

### **Article 1** Modifications

La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est modifiée comme suit :

#### **Art. 5, al. 1 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> La carte professionnelle de chauffeur indépendant confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme indépendant sans employé.

#### **Art. 5, al. 2, lettre d (nouvelle teneur)**

d) a réussi les examens prévus aux articles 15 ou 15A;

#### **Art. 6, al. 1 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> L'exploitation d'un service de taxis sous la forme d'une entreprise de taxis avec un ou plusieurs employés est subordonnée à l'obtention préalable d'une autorisation d'exploiter.

#### **Art. 6, al. 2, lettre d et e (nouvelles)**

d) a réussi les examens prévus à l'article 15A.

e) est liée par une convention collective reconnue par le Conseil d'Etat.

#### **Art. 9, al. 6 (abrogé)**

### **Art. 15 Brevet d'exploitant sans employé**

L'obtention du brevet d'exploitant sans 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 du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, les rudiments d'une seconde langue et les notions de gestion d'une activité indépendante sans employé.

**Art. 15A Brevet d'exploitant avec employés (nouveau)**

L'obtention du brevet d'exploitant avec un ou plusieurs employés est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, les rudiments d'une seconde langue et les notions de gestion d'une entreprise avec un ou plusieurs employés.

**Article 2 Entrée en vigueur**

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

## **Note du DJPT**

### **à la Commission des transports du Grand Conseil concernant les différents objets en suspens relatifs aux taxis**

#### **I. Bref historique des taxis entre la loi du 14 septembre 1979 et celle du 26 mars 1999**

1. Le 14 septembre 1979, le Grand Conseil a voté la première loi sur les services de taxis, qui a remplacé un simple règlement du Conseil d'Etat et confirmé le principe connu depuis de nombreuses années du *numerus clausus* des permis de stationnement (avec une liste d'attente à la clef).
2. Le 27 septembre 1992, les citoyennes et les citoyens ont accepté l'initiative populaire IN 26 "Pour des taxis égaux", qui proposait de supprimer le *numerus clausus* des permis des stationnement, et rejeté le contre-projet (PL 6663), qui proposait quant à lui une adaptation constante et souple du nombre des taxis aux réels besoins du public.
3. Les risques pourtant clairement annoncés tant par le Conseil d'Etat que le Grand Conseil n'ont pas tardé à se concrétiser et on a rapidement assisté à une augmentation fulgurante des taxis avec permis de stationnement, sans commune mesure avec les besoins du public, ce qui n'a pas manqué de provoquer des troubles de l'ordre public et un mécontentement des chauffeurs de taxis eux-mêmes.
4. Le 15 septembre 1994, le Grand Conseil a en effet reçu une pétition concernant l'accroissement du nombre des autorisations-taxis (P 1044), signée de 229 chauffeurs de taxis demandant de légiférer afin d'instaurer un *numerus clausus* des permis de stationnement ! La pétition précitée a été déposée sur le bureau du Grand Conseil le 17 novembre 1994, dès lors qu'il n'était pas envisageable d'aller aussi rapidement et aussi diamétralement à l'encontre de la volonté populaire si clairement exprimée en 1992.

5. Face aux problèmes récurrents liés notamment au régime des permis de stationnement et à l'absence réelle de formation professionnelle, le DJPT a demandé à Me François Bellanger, avocat, et M. Christian Ebenegger, économiste, de procéder à un audit des services de taxis. Cet audit, qui a été réalisé de décembre 1995 à août 1996, a notamment mis en évidence les difficultés économiques de la profession et a proposé une restructuration complète de la législation sur les services de taxis, afin d'améliorer les conditions d'exercice de cette activité. A la suite de l'audit, le DJPT a organisé des états généraux de la profession qui ont finalement permis, après consultation des milieux professionnels intéressés ainsi que des organisations économiques et de l'Office du tourisme, de rédiger un avant-projet de loi.
6. Le 3 juin 1998, le Conseil d'Etat a déposé un projet de loi sur les services de taxis (PL 7867) proposant notamment la réintroduction du numerus clausus des permis de stationnement en fonction des besoins du marché tout en assurant une utilisation correcte du domaine public, en introduisant un brevet d'exploitant pour améliorer la formation des chauffeurs indépendants, et en introduisant une taxe annuelle de 1'500 F par permis de stationnement (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil du 25 juin 1998, pages 3681 à 3752). Le projet de loi précité a été examiné par la Commission des transports du Grand Conseil qui s'est réunie à 17 reprises entre le 22 septembre 1998 et le 2 mars 1999, et qui a proposé plusieurs amendements importants (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil du 26 mars 1999, pages 1668 à 1749).
7. Le 26 mars 1999, le Grand Conseil a voté la nouvelle loi sur les services de taxis, et donc réintroduit le numerus clausus des permis de stationnement et introduit un brevet d'exploitant pour les chauffeurs indépendants, ainsi qu'une taxe annuelle pour améliorer les conditions sociales de la profession et, dans un premier temps, pour financer une prime de sortie pour les chauffeurs de taxis âgés qui prennent leur retraite et rendent leur permis de stationnement pour annulation.

## **II. Différentes procédures judiciaires et parlementaires postérieures à la loi du 26 mars 1999**

8. Le 26 mars 1999, une proposition de motion «Pour une convention collective de travail dans la profession de chauffeur de taxi» (M 1273) a été déposée, en vue de l'élaboration d'une convention collective de travail garantissant un salaire minimum. Cette motion a été votée sans débat et renvoyée directement au Conseil d'Etat (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil du 26 mars 1999, pages 1804-1805).
9. Le 21 mai 1999, plusieurs chauffeurs de taxis ont formé un recours de droit public contre plusieurs dispositions de la loi du 26 mars 1999, et notamment contre les dispositions relatives au numerus clausus des permis de stationnement et au brevet d'exploitant.
10. Le 10 juin 1999, un chauffeur de taxi a formé un recours de droit public contre la loi sur les services de taxis du 26 mars 1999, et plus particulièrement contre les dispositions relatives à la taxe annuelle et à l'indemnité prévue pour les chauffeurs qui rendent leur permis de stationnement pour annulation.
11. Le 17 décembre 1999, une pétition < Revendications concernant le règlement d'application sur la loi sur les taxis » (P 1283) a été déposée en vue de l'instauration d'un salaire minimum garanti pour les chauffeurs salariés, et d'un renforcement de la loi en ce qui concerne les locations de plaques. Le 20 janvier 2000, cette pétition a été renvoyée à la Commission des transports (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil du 20 janvier 2000, page 72) qui a commencé son examen lors de sa séance du 14 novembre 2000 (cf. PV No 84 de la Commission des transports).
12. Le 23 décembre 1999, un projet de loi modifiant la loi sur les services de taxis (PL 8180) a été déposé, en vue de l'adoption d'un contrat-type de travail pour les chauffeurs salariés fixant les conditions de travail ainsi qu'un salaire minimum. Ce projet de loi a été renvoyé à la Commission des transports le 14 avril 2000 (cf. Mémorial des séances du Grand Conseil du 14 avril 2000, pages 2541 à 2544). La Commission des transports a commencé son examen lors de sa séance du 21 novembre 2000 (cf. PV No 85 de la Commission des transports).

13. Le 25 mai 2000, le Tribunal fédéral a rejeté le recours de droit public formé par plusieurs chauffeurs de taxis concernant la limitation des permis de stationnement. En revanche, il a annulé l'article 15, alinéa 2, de la loi qui ne tenait pas suffisamment compte du statut différent entre indépendant sans employé et indépendant avec employés. Le Tribunal fédéral a notamment considéré qu'il fallait prévoir des examens différents selon que les indépendants pratiquent leur métier avec employés ou sans employé.
14. Le 25 mai 2000, le Tribunal fédéral a rejeté le recours de droit public dirigé contre la taxe annuelle liée à la détention d'un permis de stationnement et a clairement confirmé son affectation pour améliorer les conditions sociales de la profession et, durant la période transitoire, pour financer l'indemnité de sortie des chauffeurs de taxis qui rendent leur permis de stationnement pour annulation.
15. Suite à son audition par la Commission des transports le 14 novembre 2000, la Fédération des Artisans Taxis de Genève a remis à la commission un avant-projet de loi modifiant la loi sur les services de taxis, qui propose pratiquement de revenir à la situation qui prévalait avant le vote de la loi du 26 mars 1999 et les deux arrêts précités du Tribunal fédéral. Cet avant-projet de loi, rédigé par Me Jacques Roulet pour le compte de sa mandante, la Fédération des Artisans Taxis de Genève, propose en effet de faire totalement fi de la loi votée par le Grand Conseil le 26 mars 1999 et des deux arrêts précités du Tribunal fédéral, et donc de supprimer le brevet d'exploitant pour les indépendants, de mettre sur pied d'égalité les employés et les indépendants, d'introduire un salaire minimum de 4'000 F pour les employés, d'autoriser la location d'un véhicule avec permis de stationnement, d'autoriser les courses à forfait et de supprimer la taxe annuelle de 1'300 F qui devrait être remboursée à ceux qui l'ont déjà payée.
16. Le 14 février 2001, le Conseil d'Etat a adopté un projet de loi modifiant la loi sur les services de taxis, visant pour l'essentiel à modifier les dispositions légales relatives au brevet d'exploitant, en fonction des exigences de la jurisprudence du Tribunal fédéral qui a estimé qu'il convenait de distinguer la situation des indépendants sans employé de celles des exploitants d'une entreprise de taxis avec un ou plusieurs employés.

Le projet de loi précité, qui a été formellement déposé le 20 février 2000 sous le No PL 8458, est largement soutenu par la Fédération Professionnelle des Taxis Genevois. Quant à la Fédération des Artisans Taxis de Genève, elle remet en cause l'ensemble de la loi votée par le Grand Conseil le 26 mars 1999 en dépit de la jurisprudence du Tribunal fédéral.

### **III. Méthode de travail proposée par le DJPT**

Constatant que la saga des taxis est loin d'être terminée, en dépit des très importants efforts déployés par le DJPT, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, le DJPT propose de procéder en deux temps

1. Examen prioritaire, par le Commission des transports, du projet de loi du Conseil d'Etat PL 8458 concernant le brevet d'exploitant

Dans la mesure où la loi votée par le Grand Conseil le 26 mars 1999 a été très largement confirmée par la jurisprudence du Tribunal fédéral, il est important de la corriger rapidement sur le seul domaine qui a été critiqué, à savoir le brevet d'exploitant, de telle sorte qu'elle puisse rapidement développer tous ses effets, tant en ce qui concerne la diminution du nombre des permis de stationnement (grâce à la taxe annuelle qui finance l'indemnité de sortie versée aux chauffeurs de taxis âgés qui rendent leur permis de stationnement) qu'en ce qui concerne le brevet d'exploitant (qui n'a pas encore pu être organisé en raison du blocage provoqué par le recours de droit public et par la nécessité, suite à l'arrêt du Tribunal fédéral du 25 mai 2000, de modifier la loi et de prévoir un brevet différent pour les indépendants avec et sans employé).

2. Examen ultérieur, par une sous-commission de la Commission des transports, des problèmes soulevés par la M 1273, la P 1283, le PL 8180 et l'avant-projet de loi rédigé par Me Jacques ROULET

La question du salaire minimum (proposé par la M 1273, la P 1283 et le PL 8180) doit en effet faire l'objet d'une étude économique et juridique approfondie. Partant du principe qu'une telle étude peut difficilement être effectuée directement par la Commission des transports, le DJPT propose de créer une sous-commission, qui pourrait être présidée par le Président

de la Commission des transports, et composée de deux ou trois représentants de la commission précitée, d'un représentant de la FPTG, d'un représentant de la FATG, et de deux représentants du DJPT. Cette sous-commission pourrait notamment faire des investigations au sein des entreprises, en recourant, le cas échéant, à un expert. Elle pourrait également étudier l'avant-projet de loi rédigé par Me Jacques Roulet.

Quant à la question des locations de plaques, le DJPT estime qu'il a d'ores et déjà les moyens d'intervenir en fonction des dispositions de la loi actuellement en vigueur, et des mesures prises pour renforcer les contrôles en la matière (engagement de plusieurs inspecteurs au sein du service des autorisations et patentes, qui seront opérationnels dès le mois de mai 2001). A cet égard, il précise d'ores et déjà qu'il a récemment ouvert deux procédures administratives dont l'une vient d'aboutir à un retrait de permis de stationnement et dont l'autre, qui concerne une petite entreprise, pourrait bien également aboutir à un prochain retrait de trois permis de stationnement.