

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt: 16 mars 2004

Messagerie

Projet de loi sur les services de taxis et de limousines (LTaxis) (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 des professions de transport de personnes au moyen de véhicules automobiles légers et une exploitation des services de limousines et de taxis conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique et de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

² Il est tenu compte de la fonction complémentaire des limousines et des taxis par rapport aux transports individuels et collectifs et de leur rôle en matière de tourisme.

³ Le Conseil d'Etat veille à ce que par leur organisation et leur exploitation, les services de limousines et de taxis répondent aux objectifs du plan directeur des transports et aux besoins de la population et des personnes de passage.

Art. 2 Champ d'application

¹ Est soumis à la loi le transport professionnel des personnes au moyen de véhicules automobiles légers sur le territoire du canton de Genève.

² Le service de transport est exercé par des limousines et des taxis dont l'activité est soumise à l'autorisation préalable du département de justice, police et sécurité (ci-après le département).

- ³ Le transport est réputé professionnel et soumis à la loi, notamment lorsque :
- a) le transporteur ou son auxiliaire reçoit ou sollicite une rémunération pour l'activité de conduite du véhicule;
 - b) le détenteur du véhicule servant au transport loue le véhicule à d'autres fins que d'être conduit par le locataire ou son employé, pour son usage ou celui des personnes de sa famille ou faisant ménage commun avec lui;
 - c) le détenteur loue le véhicule servant au transport pour un montant comprenant la valeur d'autres prestations que la seule location;
 - d) le conducteur n'est pas détenteur du véhicule et est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou exerce habituellement la conduite de véhicules à titre professionnel;
 - e) le transport est régulier ou l'offre de transport s'adresse à un nombre indéterminé de personnes, même s'il est gratuit.

- ⁴ Le transport est réputé exercé sur le territoire du canton de Genève et soumis à la loi, notamment lorsque :
- a) le transporteur possède un établissement stable dans le canton de Genève;
 - b) le transporteur exerce son activité en s'adressant à une clientèle sise sur le territoire genevois;
 - c) le transporteur prend régulièrement en charge des clients sur le territoire cantonal.

⁵ Est également soumis à la loi l'exercice d'une activité professionnelle consistant à favoriser, organiser ou exploiter le transport professionnel de personnes dans les hypothèses des alinéas 3 et 4.

Art. 3 Définitions

¹ Sont considérés comme des « véhicules automobiles légers » selon l'article 11 de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) :

- a) les « voitures de tourisme » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1 jusqu'à 3,50 t);
- b) les « minibus » dont le poids total n'excède pas 3500 kg, affectées au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t);

² Sont considérés comme des « limousines » les voitures de tourisme comportant au minimum 4 places disponibles ainsi que les minibus et offrant un confort particulier, mises par réservation préalable à la disposition de

clients pendant une période de temps, contre rémunération suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.

³ Sont considérés comme des « taxis », les voitures de tourisme, munies d'équipements spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique, désignés comme « taxis » et se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs bagages, contre rémunération calculée dans les limites d'un tarif officiel.

⁴ La « rémunération » comprend toute remise d'argent ou la réalisation d'avantages économiques. Est assimilée à une « rémunération » la mise à disposition gratuite du véhicule ou du transport à des fins publicitaires ou de promotion d'un bien, notamment d'un véhicule.

Art. 4 Exceptions

¹ N'est pas soumis à l'application de la loi :

- a) le transport sanitaire, notamment d'urgence;
- b) le transport de personnes en trafic de ligne;
- c) le transport des travailleurs et auxiliaires d'une entreprise lorsque tant les personnes transportées que le chauffeur sont employés par l'entreprise ou le même groupe d'entreprises;
- d) le transport d'étudiants ou d'écoliers lorsque les personnes transportées fréquentent l'établissement scolaire et que le chauffeur est employé par celui-ci;
- e) le transport de clients d'hôtels, de banques ou d'entreprises assimilables lorsque le prix de la course est gratuit, si le transport se limite à un transfert entre l'établissement et une station publique de transport, telle qu'une gare ou un aéroport, si le chauffeur est employé de l'exploitant hôtelier, de la banque ou de l'entreprise et si celui-ci est détenteur du véhicule;
- f) le transport occasionnel de personnes lorsque l'activité du chauffeur ne consiste pas en sa profession principale ou accessoire et qu'aucune rémunération n'est perçue par le chauffeur ou le détenteur du véhicule.

² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel pour effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi, sous réserve des obligations découlant des articles 4 alinéa 3, 15, 16 et 23 de l'Ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos de conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2).

Chapitre II Conditions d'exercice de la profession

Section 1 Autorisations d'exercer comme chauffeur ou dirigeant d'une entreprise

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise

¹ Seul le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine ou de chauffeur de taxi peut conduire un véhicule pour transporter professionnellement des personnes.

² Seul le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise peut exploiter un service de limousines ou de taxis sous forme d'entreprise.

Art. 6 Carte professionnelle de chauffeur de limousine

¹ La carte professionnelle de chauffeur de limousine confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur indépendant d'une limousine ou comme employé d'un tel chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé ou locataire d'une entreprise de limousines.

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

- a) a l'exercice des droits civils;
- b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
- c) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- d) a réussi les examens prévus à l'article 26;
- e) est détenteur du permis de conduire et de transporter professionnellement des personnes et, pour la conduite des minibus, des autorisations et certificat fédéral de capacité prévus par le droit fédéral;

³ L'autorisation mentionne si le chauffeur qui ne possède pas la nationalité suisse a qualité pour travailler en tant qu'indépendant également, selon l'autorisation de séjour ou de travail qui lui a été délivrée, et si le chauffeur est autorisé à conduire des minibus.

Art. 7 Carte professionnelle de chauffeur de taxi

¹ La carte professionnelle de chauffeur de taxi confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur de taxi ou de limousine indépendant ou comme employé d'un tel chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé ou de locataire d'une entreprise de limousines ou de taxis.

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

- a) a l'exercice des droits civils;
- b) est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé;
- c) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- d) a réussi les examens prévus à l'article 27;
- e) est détenteur du permis de conduire et de transporter professionnellement des personnes et, pour la conduite des minibus, des autorisations et certificat fédéral de capacité prévus par le droit fédéral.

³ La carte mentionne si le chauffeur qui ne possède pas la nationalité suisse a qualité pour travailler en tant qu'indépendant également, selon l'autorisation de séjour ou de travail qui lui a été délivrée et si le chauffeur est autorisé à conduire des minibus.

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

¹ La carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise confère à son titulaire le droit d'exploiter en son nom ou en qualité de dirigeant d'une personne morale une entreprise de transport de personnes comportant deux ou plusieurs véhicules de la même catégorie et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, ainsi que de conduire des véhicules de l'entreprise qu'il dirige.

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

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine ou de taxi;
- b) est solvable;
- c) a réussi les examens prévus à l'article 28.

³ Si une personne physique se consacre à la direction d'une entreprise exploitant en permanence au moins trois véhicules, le département peut renoncer à l'exigence de la carte professionnelle de chauffeur si le requérant remplit les conditions fixées aux articles 6, alinéa 2, lettres a à c, ou 7, alinéa 2, lettres a à c.

⁴ Le département peut également renoncer à l'exigence de l'alinéa 2, lettre c, si le requérant est dispensé de la carte professionnelle de chauffeur et s'il prouve, par les diplômes qu'il a obtenus ou son activité antérieure dans la gestion d'une entreprise, qu'il dispose de connaissances équivalentes.

⁵ La carte mentionne si l'exploitation est limitée au service de limousines, suivant la carte professionnelle de chauffeur produite. En cas de dérogation selon l'alinéa 3, la carte ne porte aucune mention.

Section 2 Autorisations d'exploiter un service de transport de personnes

Art. 9 Autorisations d'exploiter

¹ L'exploitation d'un service de transport de personnes est subordonnée à la délivrance préalable de l'une des autorisations suivantes :

- a) autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant;
- b) autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise;
- c) autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement en qualité d'indépendant;
- d) autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement en qualité d'indépendant;
- e) autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise;
- f) autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis.

² Une même personne n'est pas fondée à se voir délivrer plus d'une des autorisations visées à l'alinéa 1, sauf pour le cumul des autorisations suivantes :

- a) l'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant et l'autorisation d'exploiter un taxi avec ou sans permis de stationnement;
- b) l'autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise et l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise;
- c) l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis et l'autorisation d'exploiter un taxi avec ou sans permis de stationnement ou un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise.

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

¹ L'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine ou de taxi;

- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais d'une centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- e) dispose d'un local ou emplacement suffisant pour garer sa limousine, en dehors des périodes de circulation;
- f) l'exploitant ayant des employés est lié par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule et est strictement liée à celui-ci au regard de son immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière principale son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il ne peut le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle, à quelque autre titre que ce soit.

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

¹ L'autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise, comprenant deux ou plusieurs limousines et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement la personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise;
- b) la requérante qui sollicite l'exploitation de minibus est cas échéant titulaire des autorisations et certificat de capacité prévus par le droit fédéral;
- c) la requérante est solvable;
- d) la personne physique est inscrite sur le registre du commerce de Genève; si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit comme organe;
- e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;

- f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing des véhicules servant usuellement à son activité et répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches, notamment à l'égard de ses employés;
- h) l'entreprise dispose de locaux ou emplacements suffisants pour garer, cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation;
- i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter un service de limousines comprenant au moins deux limousines en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules.

³ L'autorisation mentionne si l'exploitant est fondé à exploiter des minibus.

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

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral et la présente loi, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- e) dispose d'un local ou emplacement suffisant pour garer le taxi, en dehors des périodes de circulation;
- f) l'exploitant ayant des employés est lié par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule et est strictement liée à celui-ci au regard de son immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière principale son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employés pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il ne peut le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle, à quelque autre titre que ce soit.

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

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) se voit allouer un permis de stationnement;
- c) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- d) justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- e) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral et la présente loi, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
- f) l'exploitant ayant des employés est lié par une convention collective de travail, s'il en existe.

² L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule et est strictement liée à celui-ci au regard de son immatriculation.

³ L'exploitant doit conduire personnellement et de manière principale son véhicule et peut le mettre à disposition d'autres chauffeurs en qualité d'employé pour des périodes horaires durant lesquelles il n'exerce pas lui-même sa profession. Il ne peut le mettre à disposition d'un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle, à quelque autre titre que ce soit.

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

¹ L'autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise, comprenant deux ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement la personne morale est au bénéfice de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise;

- b) la requérante se voit allouer un permis de stationnement pour chacun des véhicules de son entreprise;
 - c) la requérante est solvable;
 - d) la personne physique est inscrite sur le registre du commerce de Genève. Si la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est inscrit comme organe;
 - e) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
 - f) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité et répondant aux exigences de standard et d'équipements selon le droit fédéral et la présente loi, qu'elle immatricule à son nom à Genève;
 - g) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone, ainsi que l'infrastructure administrative suffisante à accomplir ses tâches, notamment à l'égard de ses employés;
 - h) l'entreprise dispose de locaux ou emplacements suffisants pour garer, cas échéant entretenir, les véhicules servant à son activité, en dehors des périodes de circulation;
 - i) la personne exploitant une entreprise ayant des employés est liée par une convention collective de travail, s'il en existe.
- ² L'autorisation confère la faculté d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement comprenant au moins deux taxis avec permis de stationnement en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules en respect des conditions fixées aux articles 40 ou 41.

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

¹ L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis, strictement personnelle et intransmissible, est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement la personne morale est Suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- b) la requérante est solvable;
- c) la personne physique ou morale est inscrite sur le registre du commerce de Genève.
- d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;

- e) la centrale dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général ainsi que de l'infrastructure suffisante à recevoir et transmettre par des moyens techniques adéquats des ordres de course à un nombre minimal de taxis, fixé par le Conseil d'Etat, qu'elle doit avoir pour affiliés dans le délai d'un an qui suit la délivrance de l'autorisation;
- f) la centrale assure un service 24 heures sur 24 tous les jours de l'année et dispose durant la nuit, les samedi et jours fériés d'un nombre suffisant de véhicules à disposition du public.
- g) dans la limite de ses places disponibles et de ses capacités de diffusion des ordres de courses, la centrale offre la faculté aux exploitants d'un service de taxis avec permis de stationnement de s'affilier sans autres contreparties financières, telles que des indemnités d'entrée, que celles liées aux prestations mises à disposition.
- h) la centrale dispose d'un service d'appel général permettant aux clients d'obtenir après la course des prestations de recherches d'objets perdus ou d'émettre des réclamations.
- i) la centrale ayant pour affiliés des taxis sans permis de stationnement dispose des places de stationnement privées nécessaires à permettre aux taxis qui ne peuvent rejoindre leurs propres emplacements de se mettre en attente de clients et aux chauffeurs de se présenter à la centrale.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis sans ou avec permis de stationnement.

³ La même centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis sans permis de stationnement et des exploitants de taxis avec permis de stationnement.

Art. 16 Personnes morales

¹ Les personnes morales désignées aux articles 11, 14 et 15 peuvent être constituées sous la forme d'une société anonyme, d'une société coopérative ou d'une société à responsabilité limitée exclusivement.

² Leurs actions ou parts sociales doivent être nominatives et ne peuvent être détenues à titre fiduciaire.

³ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de limousines ou de taxis doit être actionnaire ou détenteur d'une part sociale et être l'organe dirigeant effectivement l'entreprise.

⁴ Le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise de limousines ou de taxis ne peut être organe de plusieurs personnes morales ou servir de prête-nom.

⁵ Les personnes morales informent le département de l'identité de ses actionnaires ainsi que de tout changement intervenant dans la composition de son actionnariat.

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

¹ Tout transfert de tout ou partie des actions ou parts sociales d'une personne morale titulaire de permis de stationnement de taxis est strictement interdit et nul s'il n'a pas obtenu l'accord préalable du département.

² Le département autorise le transfert si le prix de celui-ci ne dépasse pas la valeur réelle de l'entreprise dans laquelle est comprise, cas échéant, la valeur des permis de stationnement dont elle est titulaire selon le montant de l'indemnité prévue à l'article 22 et si le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise continue à diriger effectivement l'entreprise ou est remplacé par un autre titulaire de la même carte professionnelle.

³ L'autorisation de transférer tout ou partie du capital est subordonnée au paiement au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi selon l'article 21, alinéa 4, d'un montant correspondant, pour chaque permis de stationnement, à la différence entre la taxe prévue par cette disposition et l'indemnité prévue à l'article 22 alinéa 3.

⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14 en raison individuelle est fondé à obtenir du département l'autorisation de transférer l'autorisation d'exploiter, cas échéant les permis de stationnement qui y sont liés, à une personne morale s'il est actionnaire de la personne morale et continue à diriger effectivement l'entreprise. Il en va de même si le transfert résulte du regroupement ou de la fusion de deux ou plusieurs exploitants et que l'un deux au moins continue à diriger effectivement l'entreprise.

⁵ En cas de transfert des actions ou parts sociales par dévolution successorale, le département autorise la poursuite de l'exploitation si le titulaire de la carte professionnelle continue à diriger effectivement l'entreprise ou si un nouveau titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise reprend la direction effective de l'entreprise dans les six mois qui suivent le décès.

⁶ Les autorisations de transfert selon les alinéas 4 et 5 ne sont pas soumises au paiement d'un montant au fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession.

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

¹ Les limousines et les taxis d'autres cantons n'ont le droit de charger des clients sur le territoire genevois que s'ils ont été expressément commandés à l'avance par ces clients.

² Sous réserve des conventions internationales, les limousines et les taxis étrangers n'ont pas le droit de charger des clients sur le territoire genevois.

³ En l'absence de convention internationale, le Conseil d'Etat peut autoriser le chargement de clients à l'aéroport de Genève-Cointrin en fixant les conditions de cette autorisation et en aménageant un lieu spécifique, séparé des stations de taxis, pour charger et décharger les clients.

⁴ Après consultation des milieux professionnels et s'il est admis que l'offre de limousines ou de taxis autorisés à Genève s'avère insuffisante à répondre au besoin lors de grandes manifestations, le département peut délivrer des autorisations temporaires à des exploitants de services de limousines ou de taxis d'autres cantons ou étrangers si les conducteurs et véhicules répondent aux exigences des lois et ordonnances fédérales.

Section 3 Usage du domaine public et permis de stationnement

Art. 19 Usage du domaine public

¹ Les titulaires des autorisations d'exploiter un service de transport de personnes délivrées sur le fondement des articles 10, 11 et 12 disposent d'un usage commun du domaine public tel que réservé à la circulation et au stationnement de l'ensemble des véhicules, en respect des dispositions fédérales et cantonales en la matière. Ils ne peuvent, sous réserve des exceptions figurant à l'alinéa 5, faire usage ni des stations de taxis ni des voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes. Il en va de même des taxis d'autres cantons et des taxis étrangers.

² Les titulaires des autorisations d'exploiter délivrées sur le fondement des articles 13 et 14 disposent d'un usage commun accru du domaine public, leur permettant de s'arrêter dans l'attente de clients sur les stations de taxis et de faire usage des voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes, dans les limites définies par le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement.

³ La délivrance des autorisations d'exploiter sur le fondement des articles 13 et 14 est subordonnée à la délivrance pour l'immatriculation du véhicule de l'indépendant ou de chacun des véhicules de l'entreprise, d'un permis de stationnement.

⁴ Le permis de stationnement est délivré au titulaire de l'autorisation d'exploiter et lui est lié. Il suit son sort, notamment en cas de suspension ou de retrait. Il est strictement personnel et intransmissible sous réserve des dérogations de la loi.

⁵ Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter un service de limousines selon les articles 10 et 11 ou de taxi sans permis de stationnement selon l'article 12 peuvent disposer de zones pour déposer leurs clients et charger des clients préalablement commandés en des lieux d'accès fréquents.

Art. 20 Limitation des permis de stationnement

¹ Le nombre maximal des permis de stationnement sur la voie publique est limité en vue d'assurer une utilisation optimale du domaine public et un bon fonctionnement des services de taxis.

² Il est déterminé et réadapté par le Conseil d'Etat, sur préavis des milieux professionnels concernés, sur la base de critères objectifs, liés, notamment, aux conditions d'utilisation du domaine public et aux besoins des usagers.

Art. 21 Délivrance des permis de stationnement

¹ Tant que le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est inférieur au nombre de permis déjà émis, le département ne délivre pas de nouveaux permis.

² Si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est supérieur au nombre de permis déjà émis, ou si le nombre d'inscriptions sur la liste d'attente prévue à l'article 22, alinéa 6, permet l'annulation et la délivrance simultanée de permis jusqu'à atteindre le nombre maximal, le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et sont fondés à obtenir une autorisation d'exploiter selon l'article 13 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14. Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement de la taxe prévue à l'alinéa 4.

³ Si le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles, l'octroi des permis est effectué sur la base d'une liste d'attente établie selon la date à laquelle la demande d'inscription sur la liste est sollicitée. Chaque requérant n'est fondé à se voir délivrer qu'un seul permis et ne peut se réinscrire qu'après l'obtention d'un permis.

⁴ Les permis sont délivrés contre paiement d'une taxe unique affectée à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le fonds est géré par le département.

⁵ Le requérant qui ne paie pas la taxe dans le délai imparti par le département est biffé de la liste d'attente. Il peut se réinscrire.

⁶ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds et fixe le montant de la taxe de manière à ce que, suite à la rotation des permis, les détenteurs qui cessent leur activité perçoivent une indemnité au moins égale à 40 000 F. La taxe est d'un montant maximum de 100 000 F.

Art. 22 Annulation des permis de stationnement

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 qui cesse son activité remet le permis de stationnement au département qui procède à son annulation.

² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 14 est fondé à remettre un ou plusieurs permis de stationnement au département qui procède à leur annulation. En cas de renonciation à l'exploitation de l'entreprise, tous les permis de stationnement sont remis au département pour annulation.

³ L'annulation d'un permis de stationnement confère à son titulaire le droit de percevoir pour chaque permis annulé une indemnité, prélevée du fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. L'indemnité n'est pas soumise aux impôts cantonaux ou communaux.

⁴ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant de l'indemnité en tenant compte des disponibilités du fonds, du besoin de retraite de ceux qui quittent la profession de taxi et de la nécessité d'affecter une partie de la taxe prévue à l'article 21 alinéa 4 à la régulation du nombre de permis de stationnement.

⁵ L'indemnité d'annulation d'un permis de stationnement n'est versée que si l'exploitant indépendant renonce définitivement à la titularité d'un permis de stationnement.

⁶ Lorsque les demandes d'annulation des permis de stationnement représentent des montants d'indemnités supérieures au montant disponible dans le fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi, additionné du montant disponible résultant de la liste d'attente prévue à l'article 21, alinéa 3, le département établit une liste d'attente selon l'ordre chronologique des demandes et verse les indemnités, sans intérêts, à mesure des disponibilités financières du fonds. L'exploitant dispose alors de la faculté, dans l'attente du versement, de restituer immédiatement le permis de stationnement ou de continuer à exercer les droits qui y sont attachés jusqu'à réception de l'indemnité.

⁷ En présence d'une liste d'attente d'indemnités, le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14 ne peut être inscrit sur la liste que pour l'annulation et l'indemnisation d'un seul permis de stationnement. Dès l'annulation et le paiement de l'indemnité de ce permis, il est d'office réinscrit sur la liste d'attente pour l'annulation éventuelle d'autres permis de stationnement.

⁸ Le titulaire inscrit sur la liste d'attente peut renoncer à l'annulation du permis de stationnement lorsque le versement de l'indemnité lui est proposé au profit des viennent ensuite. Il conserve son rang.

⁹ L'indemnité d'annulation d'un permis de stationnement n'est pas due en cas d'annulation par suite de révocation selon l'article 31 ou de retrait de l'autorisation d'exploiter selon les articles 45 ou 46 ou en cas de faillite de l'exploitant.

Art. 23 Usage des permis de stationnement

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 fait un usage personnel et intransmissible du permis de stationnement.

² La mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de stationnement ou du bénéfice de l'immatriculation liée au permis de stationnement à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle est strictement interdite.

³ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 ou 14 est fondé à mettre le ou les véhicules bénéficiant d'un permis de stationnement et dont il est l'unique détenteur à disposition de titulaires de la carte professionnelle de chauffeurs de taxis dans le cadre d'un contrat de travail en respect des conditions de l'article 40.

⁴ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 14 est fondé à mettre les véhicules bénéficiant d'un permis de stationnement et dont il est l'unique détenteur à disposition de titulaires de la carte professionnelle de chauffeurs de taxis dans le cadre d'un bail à ferme en respect des conditions de l'article 41.

⁵ La mise à disposition d'un véhicule bénéficiant du permis de stationnement ou au bénéfice de l'immatriculation liée au permis de stationnement à un tiers pour l'exercice d'une activité professionnelle en violation des articles 40 ou 41 est strictement interdite.

⁶ En cas de violation des dispositions des alinéas 2 et 5, le permis de stationnement est annulé sans indemnité et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si la violation est le fait d'une entreprise titulaire de plusieurs permis de stationnement, tous les permis de stationnement sont annulés et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si le titulaire prouve que l'exploitation des autres véhicules l'a été en respect des articles 40 ou 41, seul le permis de stationnement dont il a été fait un usage abusif est annulé.

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

¹ Le conjoint survivant ou un héritier en ligne directe ou collatérale d'une personne physique titulaire d'un ou plusieurs permis de stationnement devient titulaire de ces permis, s'il le requiert, pour autant qu'il dispose d'une carte professionnelle selon les articles 7 ou 8 ou qu'il soit détenteur d'une autorisation d'exploiter un taxi ou un service de taxi selon les articles 13 ou 14 lors de l'ouverture de la succession.

² En cas d'annulation de permis de stationnement suite au décès du titulaire d'une autorisation d'exploiter, ou si le permis est restitué ou révoqué suite à une incapacité permanente de travail, l'indemnité prévue à l'article 22, alinéa 3, est due, cas échéant aux héritiers, nonobstant l'inscription sur la liste d'attente, si le titulaire du permis réunissait au moment de son décès ou de l'avènement de son incapacité les autres conditions de l'article 22. Pour déterminer cas échéant le rang donnant droit au versement, le titulaire est réputé inscrit à la date de son décès ou à la date où son incapacité a été déterminée comme permanente, s'il n'était pas déjà inscrit.

³ En cas de décès ou d'incapacité permanente de travail d'un titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 14, détenteur de plusieurs permis de stationnement, et en présence d'une liste d'attente d'indemnités, il est procédé selon l'article 22 alinéa 7.

Art. 25 Autorisations exceptionnelles

¹ Le département peut accorder des permis de stationnement temporaires, limités à certains emplacements provisoires nouveaux et réservés aux limousines et aux taxis, à l'occasion de manifestations importantes entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules. Ces permis temporaires ne peuvent être délivrés que s'il apparaît, après consultation des milieux professionnels, que les taxis avec permis de stationnement ne sont pas en mesure de répondre à l'entier de la demande.

² Le département perçoit un émolument conformément à l'article 32.

Section 4 Formation

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

L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de limousine est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les obligations résultant de la loi, la maîtrise du français et les rudiments d'une seconde langue d'usage international.

Art. 27 Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de taxi

L'obtention de la carte professionnelle de chauffeur de taxi est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, la maîtrise du français et les rudiments d'une seconde langue d'usage international.

Art. 28 Examens pour la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

L'obtention de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise est subordonnée à la réussite d'examens pour vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi. En particulier, les examens portent sur les notions de droit et de gestion d'entreprise et des obligations liées à l'emploi de travailleurs salariés.

Art. 29 Organisation des examens et équivalences

¹ Le département organise les examens ou confie cette tâche aux milieux professionnels sous sa surveillance.

² Le département peut dispenser les titulaires d'un certificat jugé équivalent délivré par d'autres cantons ou par l'autorité fédérale de passer tout ou partie des examens.

Section 5 Dispositions générales

Art. 30 Obligation d'informer

¹ Les titulaires d'une autorisation prévue par la loi sont tenus d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de l'autorisation.

² Les titulaires d'une autorisation d'exploiter selon les articles 11 et 14 tiennent à jour un registre :

- a) des véhicules dont l'entreprise fait usage;
- b) des locaux et emplacements servant à garer les véhicules;
- c) de ses employés s'il en est;
- d) de ses chauffeurs indépendants s'il en est.

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

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

Art. 31 Révocation des autorisations

¹ Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies, à moins que cette situation ne justifie le prononcé d'une mesure administrative, conformément aux articles 45 et 46.

² Le département révoque les autorisations prévues par le chapitre II, section 2, lorsque :

- a) il n'en a pas été fait usage dans les six mois qui suivent leur délivrance;
- b) elles cessent d'être utilisées par leur titulaire, sauf en cas d'incapacité temporaire de travail justifiée et dûment annoncée au département.

³ L'autorisation d'exploiter délivrée à une centrale d'ordres de courses de taxis est révoquée si, dans l'année qui suit sa délivrance, la centrale n'a pas pour affiliés le nombre minimal de taxis déterminé par le Conseil d'Etat selon l'article 15, alinéa 1, lettre e.

Art. 32 Emoluments

¹ L'examen des demandes d'autorisation et la délivrance des permis de stationnement donnent lieu à la perception d'émoluments mis à la charge des requérants.

² Le département est habilité à percevoir les émoluments dès le dépôt de la requête et à différer l'examen de celle-ci en cas de non-paiement.

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

⁴ Le montant des émoluments est fixé par le Conseil d'Etat, dans une limite comprise entre 50 F et 500 F.

⁵ La limite maximale fixée à l'alinéa 4 est adaptée à l'évolution du coût de la vie, calculée à partir de la date d'entrée en vigueur de la loi, selon l'indice genevois des prix à la consommation.

⁶ Un émolument annuel d'un montant maximum de 200 F par permis de stationnement peut être perçu des titulaires de l'autorisation d'exploiter selon les articles 13 et 14 et affecté en tout ou partie à des tâches d'intérêt général confiées aux milieux professionnels dans le cadre d'un contrat de prestation.

Art. 33 Complémentarité des transports

¹ Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement assure aux taxis avec permis de stationnement l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes.

² L'accès aux voies réservées aux transports en commun n'est limité aux taxis avec permis de stationnement que s'il existe des raisons techniques impératives liées à la circulation, tels que la gestion des signaux lumineux préférentiels.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions du transport semi-collectif de personnes au moyen de taxis.

Chapitre III Obligations des chauffeurs et des exploitants

Section 1 Obligations générales

Art. 34 Obligations des chauffeurs

¹ Les chauffeurs sont tenus par un devoir général de courtoisie tant à l'égard de leurs clients, du public, de leurs collègues que des agents des services de police. Ils doivent avoir une conduite et une tenue correctes.

² Les chauffeurs doivent en tout temps pouvoir présenter leur carte professionnelle et s'identifier auprès des clients.

³ Les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, le numéro d'autorisation du chauffeur, la désignation de l'entreprise si elle est détentricrice du véhicule ainsi que, cas échéant, le numéro d'appel téléphonique de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise sont affichés à la vue des passagers. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers.

⁴ Les chauffeurs proposent d'office, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, de remettre à leur client une quittance comportant, outre le prix, leur numéro d'autorisation, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle il appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Ils conservent une copie de la quittance.

⁵ Les courses des taxis sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché, sauf demande expresse du client.

⁶ Les chauffeurs se conforment strictement aux dispositions fédérales concernant la circulation des véhicules automobiles et le temps de travail et de repos.

⁷ Le Conseil d'Etat fixe les règles de comportement et les autres obligations des chauffeurs.

Art. 35 Obligations des exploitants

¹ Les exploitants respectent les dispositions des lois et ordonnances fédérales, de la loi et de ses dispositions d'application et les exploitants d'une entreprise veillent à ce que celles-ci soient respectées par leurs chauffeurs.

² Les exploitants sont tenus de se prêter aux contrôles exercés par la police.

³ Les exploitants d'un service de limousine doivent, avant d'effectuer tout transport, avoir convenu de la prestation et de son prix. Le chauffeur tient un journal des prestations de transport effectuées et mentionnant leur date, leur durée et le prix encaissé. Il est tenu de le conserver à bord du véhicule et de le présenter à la police sur simple requête.

⁴ L'alinéa 3 est également applicable aux exploitants d'un service de taxi qui effectuent un transport à prix forfaitaire selon l'article 42, alinéa 3.

Art. 36 Obligations des employeurs

¹ Les employeurs appliquent les conditions usuelles dans la profession, notamment salariales.

² Si une convention collective de travail existe, les conditions de celle-ci sont réputées être les conditions usuelles dans la profession au sens de l'alinéa 1, pour autant qu'elles soient au moins conformes aux exigences de la loi.

³ Le Conseil d'Etat favorise la conclusion d'une convention collective entre les représentants des employeurs et des travailleurs et, en cas d'adhésion suffisante, en élargit le champ d'application.

⁴ A défaut, le Conseil d'Etat fixe les obligations des exploitants relatives à leur personnel.

Art. 37 Obligations des exploitants indépendants

¹ Les exploitants en qualité d'indépendant ne peuvent employer des chauffeurs que s'ils justifient exercer de manière principale et personnelle la conduite de leur véhicule.

² L'exploitant qui prend un chauffeur à son service doit aussitôt en informer le département en indiquant les périodes horaires allouées à son ou ses employés.

³ Sur demande du département, l'exploitant doit justifier en tout temps du maintien des conditions de l'alinéa 1.

⁴ L'article 40, alinéa 2, est applicable pour admettre l'existence d'un rapport de travail.

⁵ En cas d'incapacité de travail de l'exploitant ne dépassant pas six mois, il peut demander au département une dispense de conduite.

Art. 38 Véhicules

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

² Les entreprises de limousines peuvent faire temporairement usage de véhicules d'autres entreprises de limousines autorisées à exercer dans le canton de Genève. Le département peut également accorder des autorisations temporaires de faire usage de véhicules immatriculés hors du canton de Genève, à l'occasion de manifestations importantes impliquant un fort accroissement de la demande, si les véhicules répondent aux exigences d'équipement du droit fédéral.

³ Les exploitants de taxis et les exploitants indépendants d'une limousine peuvent, si leur propre véhicule est hors service, faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement de la même catégorie d'un autre exploitant dûment autorisé. Ils en informent le département qui leur délivre une attestation sujette au contrôle de la police en tout temps.

⁴ Les limousines agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif et ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis.

⁵ Les taxis avec permis de stationnement sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant de :

- a) limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (OTR 2);
- b) indiquer par les témoins lumineux si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint.
- c) indiquer par les témoins lumineux le tarif dont le taxi fait usage.

⁶ Les taxis sans permis de stationnement sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une désignation comprenant le terme « taxi » de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis avec permis de stationnement et les limousines. Ils comportent également des témoins lumineux offrant les mêmes fonctions que les taxis avec permis de stationnement, visibles de l'extérieur du véhicule. Les équipements sont agréés par le département.

⁷ Le Conseil d'Etat fixe les exigences pour les enseignes et les signes distinctifs des deux catégories de taxis ainsi que les exigences techniques pour les compteurs et les témoins lumineux ainsi que les conditions de leur installation, utilisation et contrôle.

Section 2 Obligations liées au permis de stationnement

Art. 39 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'ordres de course, un service au public 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 et, dans la mesure du possible, une distribution des taxis sur toutes les stations.

³ Si le Conseil d'Etat constate que le service au public est insuffisant à répondre aux besoins de la population, il peut imposer aux titulaires des autorisations d'exploiter selon les articles 13 et 14 des obligations de participer à des services communs, et réglementer le pourcentage de taxis qu'une centrale d'ordres de courses doit avoir à disposition durant certaines périodes.

⁴ Le Conseil d'Etat peut définir dans un accord de prestation soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution d'autres obligations ou avantages liés à la détention des permis de stationnement.

Art. 40 Employés

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement ou un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise est fondé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il est détenteur.

² Le statut d'employé n'est reconnu que si l'employeur prouve :

- a) l'existence de réels rapports de subordination;
- b) qu'il exerce un contrôle sur la recette journalière du chauffeur;
- c) qu'il supporte seul tous les coûts liés à l'activité;
- d) qu'il supporte principalement le risque économique de l'activité, ce qui est présumé si le salaire perçu par le chauffeur employé constitue un pourcentage déterminé à l'avance du montant de la recette;
- e) que les cotisations sociales sont prises en charge paritairement et versées par l'employeur.

³ Le statut d'employé, s'il répond aux critères énoncés à l'alinéa 2, peut être défini dans une convention collective de travail dont le Conseil d'Etat peut étendre le champ d'application.

⁴ Le département vérifie régulièrement que les exploitants ayant des employés satisfont aux conditions de l'alinéa 2. Les exploitants remettent à cet effet au département tous documents utiles.

⁵ Si l'exploitant n'apporte pas la preuve qu'il satisfait aux conditions de l'alinéa 2 ou qu'il respecte la convention collective de travail, les chauffeurs de taxis concernés sont présumés exercer leur activité comme indépendants.

⁶ Le département interdit à l'exploitant la poursuite de l'activité des chauffeurs qui n'ont pas faculté d'exercer comme indépendants jusqu'à rétablissement des conditions de l'alinéa 2 ou impartit à l'exploitant d'un service de taxis sous forme d'entreprise, pour les autres chauffeurs, un délai pour satisfaire aux conditions de l'article 41.

⁷ L'employeur qui persiste à employer des chauffeurs malgré l'interdiction formulée selon l'alinéa 6 peut se voir révoquer l'autorisation d'exploiter et l'objet de sanctions administratives.

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise est fondé à mettre à disposition de chauffeurs de taxis indépendants des véhicules dont il est détenteur en tant que propriétaire ou preneur de leasing.

² Le chauffeur doit justifier auprès de l'entreprise qui en garde copie, être affilié auprès d'une caisse de compensation et être titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi.

³ Le loyer du bail à ferme est fixé entre les parties.

⁴ Il ne peut être supérieur, proportionnellement au temps de mise à disposition du taxi, au loyer maximal admissible par catégorie de véhicules, fixé par le département et communiqué aux entreprises de taxis.

⁵ Le département détermine le loyer maximal admissible, après consultation des milieux professionnels, en se fondant sur la valeur d'usage et d'entretien des véhicules et les autres prestations et charges objectives de l'exploitant, sans que puisse être pris en compte un quelconque avantage lié à la détention du permis de stationnement.

⁶ Si l'exploitant perçoit, sous quelque forme que ce soit, une rémunération supérieure au loyer maximal, l'article 23, alinéas 5 et 6, est applicable.

Section 3 Tarifs

Art. 42 Définition des tarifs

¹ Les tarifs des limousines sont fixés librement entre l'exploitant et le client par entente préalable.

² Les tarifs des taxis sont fixés selon l'enregistrement du compteur horo-kilométrique, calculé dans les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.

³ Les taxis peuvent pour certaines courses déterminées par le Conseil d'Etat et qui impliquent un trajet hors des frontières cantonales, être rémunérés par un montant fixé librement entre l'exploitant et le client par entente préalable. Les véhicules conservent la désignation « taxi » durant ces courses.

⁴ Les tarifs sont identiques pour l'ensemble du territoire du canton.

⁵ Après consultation des milieux professionnels, le Conseil d'Etat fixe tous les ans les montants maximaux, TVA incluse, autorisés pour la prise en charge, le kilomètre parcouru, le temps d'attente et les bagages.

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

Art. 43 Respect de la concurrence

¹ Le département peut consulter la Commission fédérale de la concurrence s'il constate des distorsions de concurrence résultant, notamment, de la limitation du nombre de permis de stationnement ou d'un accord tarifaire entre les exploitants ou les centrales de diffusion d'ordres.

² Le département prend les mesures nécessaires pour rétablir la concurrence.

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 44 Attributions spéciales de la police

¹ Lorsque la police constate que des véhicules utilisés comme limousines ou taxis ou que des chauffeurs ne sont pas admis à circuler, elle les empêche de continuer la course, saisit le permis de circulation et/ou la carte professionnelle. Si nécessaire, elle peut aussi saisir le véhicule.

² La police peut saisir sur-le-champ le permis de conduire et la carte professionnelle de tout chauffeur qui commet une violation grave aux règles de la circulation, aux dispositions de la loi ou de ses dispositions d'application.

³ Les pièces saisies sont transmises au département pour le prononcé des mesures justifiées par les circonstances.

Art. 45 Suspension et retrait de la carte professionnelle de chauffeur

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

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

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant une limousine ou un taxi a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée selon les articles 10, 12 ou 13. L'annulation de l'autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 13 entraîne celle du permis de stationnement, sans droit à l'indemnité de l'article 22 alinéa 3.

³ Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une carte professionnelle et d'une autorisation d'exploiter, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

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

¹ En cas d'infraction à la législation ou aux conditions particulières de l'autorisation d'exploiter un service de limousines ou de taxis sous forme d'entreprise, le département peut, en tenant compte de la gravité de l'infraction ou de sa réitération, prononcer les sanctions suivantes à l'encontre du titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise :

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

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée selon les articles 11 ou 14.

³ En cas de suspension de la carte professionnelle d'un dirigeant d'une entreprise exploitée par une personne morale et si l'infraction est le seul fait dudit dirigeant, le département invite le titulaire de l'autorisation d'exploiter l'entreprise à rétablir immédiatement les conditions d'exploitation par le remplacement de la personne dirigeante, l'article 16, alinéa 3, n'étant pas applicable. A défaut, l'autorisation d'exploiter est suspendue pour la même durée.

⁴ En cas de retrait de la carte professionnelle d'un dirigeant d'une entreprise exploitée par une personne morale et si l'infraction est le seul fait dudit dirigeant, le département impartit un délai au titulaire de l'autorisation d'exploiter pour rétablir les conditions d'exploitation par le remplacement de la personne dirigeante en respect des conditions de l'article 16.

⁵ L'annulation de l'autorisation d'exploiter délivrée selon l'article 14 entraîne celle des permis de stationnement, sans droit à l'indemnité de l'article 22, alinéa 3.

⁶ Lorsqu'il a prononcé le retrait d'une carte professionnelle et d'une autorisation d'exploiter, le département ne peut entrer en matière sur une nouvelle demande pendant un délai de deux ans à compter du jour où la décision est entrée en force.

Art. 47 Amende administrative

¹ Indépendamment du prononcé des sanctions ou mesures prévues aux articles 45 et 46, le département peut infliger une amende administrative de 100 F à 20 000 F à toute personne ayant enfreint les prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution.

² Si la loi a été enfreinte dans un dessein de lucre, l'amende peut être portée à 100 000 F.

³ L'amende peut être infligée par un officier de police lorsqu'elle n'excède pas 200 F.

⁴ Lorsqu'une infraction a été commise dans la gestion d'une personne morale ou d'une entreprise à raison individuelle, les sanctions sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir en son nom. La personne morale ou le propriétaire de l'entreprise individuelle répond solidairement des amendes. Les sanctions sont applicables directement aux sociétés et entreprises précitées lorsqu'il n'apparaît pas de prime abord quelles sont les personnes responsables.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 48 Dispositions d'applications

¹ Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires pour l'application de la loi et fixe les émoluments.

² Le Conseil d'Etat adresse un rapport annuel au Grand Conseil sur l'application de la loi.

Art. 49 Clause abrogatoire

La loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, est abrogée.

Art. 50 **Entrée en vigueur**

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

Section 2 **Dispositions transitoires****Art. 51** **Chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines**

¹ Les chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, remplissent les conditions de l'article 6, alinéa 2, lettres a et b, et exercent de manière effective leur profession depuis plus d'une année, sont fondés à poursuivre leur activité durant une année.

² A l'échéance du délai, l'exploitant, cas échéant la personne dirigeant effectivement une personne morale, doit avoir obtenu la carte professionnelle de chauffeur de limousine ou d'exploitant d'une entreprise de limousines et avoir obtenu du département une autorisation d'exploiter selon les articles 10 ou 11.

³ Le département peut prolonger le délai d'une année, si cela s'avère nécessaire pour organiser les examens prévus aux articles 26 et 28. Il en informe les chauffeurs et exploitants concernés.

⁴ L'exploitant d'une entreprise qui dirige effectivement, depuis plus de trois ans, une entreprise de limousines comprenant au moins trois véhicules, est fondé à obtenir les dérogations prévues à l'article 8, alinéas 3 et 4.

Art. 52 **Chauffeurs de taxis employés ou indépendants**

¹ Les chauffeurs de taxis titulaires de la carte professionnelle de chauffeur employé ou de chauffeur indépendant sans employés selon l'article 4 ou l'article 5 de la loi du 26 mars 1999 qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, reçoivent la carte professionnelle de chauffeur de taxi selon l'article 7.

² La mention prévue à l'article 7, alinéa 3, est faite après que le département a contrôlé si le chauffeur est fondé à travailler en Suisse comme employé ou indépendant.

³ Les chauffeurs de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession en qualité d'indépendant sans permis de stationnement, reçoivent l'autorisation d'exploiter selon l'article 12, s'ils établissent, dans un délai de six mois qu'ils satisfont aux conditions de l'article 12, alinéa 1. En cas de refus de délivrer l'autorisation, le département accorde un délai raisonnable pour satisfaire à la condition et à l'échéance de ce délai pour cesser l'activité si la condition n'est toujours pas remplie.

⁴ Les chauffeurs de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession en qualité d'indépendant avec permis de stationnement, reçoivent l'autorisation d'exploiter selon l'article 13 s'ils établissent, dans un délai de six mois, qu'ils satisfont aux conditions de l'article 13, alinéa 1. En cas de refus de délivrer l'autorisation, le département accorde un délai raisonnable pour satisfaire à la condition et à l'échéance de ce délai pour cesser l'activité si la condition n'est toujours pas remplie.

⁵ Les chauffeurs qui reçoivent l'autorisation d'exploiter selon l'article 12 ou 13 disposent d'un délai de six mois pour satisfaire aux conditions de l'article 37 s'ils ont des chauffeurs employés.

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

¹ Les titulaires du brevet d'exploitant selon l'article 15A de la loi du 26 mars 1999 qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession à la tête d'une entreprise reçoivent la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise selon l'article 8.

² Les exploitants d'une entreprise de taxis avec permis de stationnement qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, sont fondés à poursuivre leur activité durant une année.

³ A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir présenté au département une demande d'autorisation d'exploiter selon l'article 14 et avoir démontré s'être mis en conformité des articles 40 et/ou 41. Si les conditions ne sont pas remplies, le département accorde à l'exploitant un délai raisonnable pour satisfaire auxdites conditions et l'avertit qu'à son échéance, il devra cesser l'activité si les conditions ne sont toujours pas remplies ou cesser l'emploi de travailleurs ou la mise à disposition de véhicules à des chauffeurs indépendants, si ce sont les conditions des articles 40 ou 41 qui ne sont pas remplies.

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

¹ Les exploitants d'une centrale d'ordres de course de taxis qui, lors de l'entrée en vigueur de la loi, exercent de manière effective leur profession, sont fondés à poursuivre leur activité durant une année.

² A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir obtenu du département une autorisation d'exploiter selon l'article 15.

³ Le département peut prolonger le délai d'une année.

Art. 55 Cumul d'autorisations d'exploiter

Le titulaire de plusieurs autorisations d'exploiter dispose d'un délai de trois mois pour indiquer au département quelle autorisation il entend conserver pour se mettre en conformité de l'article 9, alinéa 2. A défaut d'indication, le département révoque la ou les autorisations les plus récentes.

Art. 56 Permis de stationnement

¹ A l'entrée en vigueur de la loi, et pour la première année, le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal de permis de stationnement afin de permettre, sans favoriser un accroissement sensible du nombre de permis existants et en tenant compte des demandes d'annulation de permis en cours, aux candidats inscrits depuis plus d'une année sur la liste d'attente d'obtenir un permis dans un délai raisonnable.

² Dès la deuxième année, il détermine le nombre en application des principes de l'article 20.

³ Jusqu'à ce que le nombre de permis de stationnement ait diminué jusqu'au nombre déterminé dès la deuxième année, l'indemnité d'annulation des permis de stationnement selon l'article 22, alinéa 3, est fixée à un montant de 40 000 F et la taxe selon l'article 21, alinéa 4, à 150 % de l'indemnité.

⁴ Dès que le nombre de permis de stationnement idéal est atteint et stable, le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et de l'indemnité selon les principes de l'article 21, alinéa 6.

⁵ La taxe prévue à l'article 25, alinéa 1, de la loi du 26 mars 1999 n'est pas perçue pour l'année civile en cours lors de l'entrée en vigueur de la loi. Le solde des taxes perçues antérieurement, après paiement des indemnités versées en application de l'article 38 de la loi du 26 mars 1999, est affecté au fonds prévu par l'article 21, alinéa 4.

⁶ La liste d'attente selon l'article 21, alinéa 3, est tenue, lors de l'entrée en vigueur de la loi, selon les rangs déterminés jusqu'à cette date par l'article 9, alinéa 5, de la loi du 26 mars 1999. Les nouvelles inscriptions prennent un rang inférieur.

⁷ La liste d'attente selon l'article 22, alinéa 6, est tenue, lors de l'entrée en vigueur de la loi, selon les rangs déterminés jusqu'à cette date par l'article 38, alinéa 4, de la loi du 26 mars 1999. Les nouvelles inscriptions prennent un rang inférieur.

Art. 57 Equipement des taxis

Les exploitants d'un service de taxis disposent d'un délai de six mois après l'entrée en vigueur de la loi pour équiper leur véhicule en conformité de l'article 38, alinéas 5 et 6, de la loi.

Art. 58 Usage du domaine public

La disposition de l'article 19, alinéa 1, ne s'applique aux exploitants d'un taxi sans permis de stationnement que six mois après l'entrée en vigueur de la loi.

Art. 59 Commission de suivi

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

Certifié conforme

Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

I. INTRODUCTION

L'actuelle loi sur les services de taxis a été adoptée il y a un peu plus de quatre ans dans le but d'assainir la profession du taxi, après que le *numerus clausus* sur le nombre de permis de stationnement ait été supprimé en 1992, suite à l'acceptation par le peuple de l'initiative « Pour des taxis égaux », qui avait permis un accroissement important d'exploitants.

La loi votée en 1999 poursuivait ainsi l'objectif de permettre une régulation du nombre d'exploitants de services de taxis avec permis de stationnement, par une incitation au départ, notamment de ceux qui prennent leur retraite, réalisée par le paiement d'une indemnité financée par les autres exploitants, au travers d'une taxe annuelle.

En 2001, suite à l'admission partielle d'un recours formé par-devant le Tribunal fédéral contre diverses dispositions de la loi, le Grand Conseil a modifié certaines dispositions afin de permettre à l'exploitant d'un service de taxi indépendant et sans employé de répondre à un statut particulier.

Le Grand Conseil a également, sur un projet de loi de trois députés, adopté un article nouveau instituant pour une durée de deux ans une commission de suivi de l'application de la loi.

Au travers des travaux de la commission de suivi que le département de justice, police et sécurité (ci-après : le département) a présidée, il a pu être constaté l'émergence d'un mécontentement croissant et généralisé émanant des milieux professionnels. C'est ainsi que de nombreuses revendications ont été peu à peu émises pour procéder à diverses modifications législatives ou réglementaires, présentées comme indispensables par les milieux professionnels, mais sans qu'un consensus puisse être dégagé.

Parallèlement, le département a dû constater une dégradation de la qualité des services de taxis, quand bien même il avait mis en œuvre divers moyens pour contrôler la profession et lutter contre les infractions ou les abus, tel que le phénomène de location de plaques.

Constatant que cette dégradation avait notamment pour cause un accroissement du nombre de taxis sans droit de stationnement, le Conseil d'Etat a décidé, à la fin de l'année 2002, en accord avec les milieux professionnels représentés au sein de la commission de suivi, de soumettre la

profession à un moratoire de six mois permettant de ne plus délivrer de nouvelles autorisations sans permis de stationnement, de ne plus organiser de sessions d'examen de brevet d'exploitant, et de procéder à des contrôles approfondis, le temps nécessaire à déterminer les mesures à prendre pour rétablir l'ordre dans la profession et la qualité du service qui devrait être offert à la population.

Ce moratoire s'est heurté en février 2003 à une décision sur effet suspensif du président du Tribunal fédéral qui l'a rendu inapplicable.

L'attention du département a été également attirée par l'office cantonal de la population sur le fait que l'exigence découlant de l'article 5, alinéa 2, lettre b, de la loi de 1999, à savoir que le titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant de taxi soit Suisse ou au bénéfice du droit de séjourner en Suisse, était devenue incompatible avec l'accord sur la libre circulation des personnes conclu entre la Suisse et la Communauté européenne, ledit accord prévoyant notamment la faculté pour un frontalier d'exercer une activité indépendante en Suisse.

Parallèlement, le département a été sollicité par des entreprises et associations de limousines qui dénoncent l'absence de cadre législatif entourant leur profession, carence ayant pour effet d'empêcher une lutte efficace contre les abus constatés dans cette activité par certains exploitants.

Compte tenu de la pluralité et de la diversité des problèmes rencontrés et des doléances émanant des milieux professionnels, des multiples interpellations parlementaires, des projet de loi et proposition de motion déposés par-devant le Grand Conseil, et pour éviter que soient apportées des réponses partielles aux différents problèmes posés, le département a confié un mandat d'expertise à M^e Jacques Roulet, aux fins d'analyser les problèmes, après audition des milieux professionnels, et soumettre des propositions des modifications législatives et réglementaires.

II. AUDITION DES MILIEUX PROFESSIONNELS

A la fin du mois de mai 2003, M^e Roulet s'est adressé à l'ensemble des milieux professionnels du taxi, puis des services de limousines, offrant à tous particuliers, entreprises et associations la faculté de le rencontrer entre le 10 juin et le 12 septembre 2003.

Ont répondu à cet appel et ont rencontré à une ou à plusieurs reprises le mandataire du département :

Taxis :

La Fédération Professionnelle des Taxis Genevois – FPTG

La Fédération des Artisans Taxis du Canton de Genève – FATG

La Société Coopérative des Concessionnaires Indépendants de Taxis – SCCIT

L'Union des Artisans Taxis de Genève – UATG

L'Association Genevoise des Entreprises de Taxis – AGET

L'Association des Employés Chauffeurs de Taxis Genevois – AECTG

S.E.V. – Taxis Genève

Taxiphone Centrale S.A.

Société Coopérative 202-202 – New Cab

Taxis Ambassador

Des représentants de chauffeurs employés de grands garages (MM. Sahiti et Asani).

Limousines :

L'Association Genevoise des Entreprises de location de Limousines et Minibus avec Chauffeurs – A.G.E.L.L.M.C.

L'Association Genevoise de Loueurs de Limousines et Minibus avec Chauffeurs

Geneva Limousines

Ambassador Limousines

Europa Taxis

Imperial Car Services.

De l'audition desdits milieux professionnels, ont été dégagées les grandes lignes suivantes :

A. Limousines

Les exploitants de services de limousines sont unanimes sur les points suivants :

a) absence de réglementation

Ils dénoncent l'étonnante absence de toute réglementation cantonale de leur profession, ce qui à leur sens permet la prolifération, notamment durant l'été, de divers exploitants qui organisent, au gré de l'arrivée de riches étrangers en séjour à Genève, d'importants services de limousines qui disparaissent aussitôt, sans avoir créé un réel établissement à Genève, et sans même avoir été astreints à des impôts.

Ces entreprises, qu'ils qualifient de « sauvages », ne répondent souvent pas aux exigences de la législation fédérale ; des chauffeurs travaillent sans permis de conduire professionnel, et des véhicules ne sont pas équipés selon l'OTR 2 d'un tachygraphe, pour avoir été loués à une entreprise de location suisse ou étrangère.

Ils dénoncent également le fait que des chauffeurs ou exploitants travaillent en Suisse sans permis de séjour ou de travail.

L'absence de réglementation cantonale ne permet pas un contrôle efficace par les autorités et rend pratiquement impossible un contrôle de l'activité par la police.

Les exploitants de services de limousines installés à Genève, qui payent leurs impôts et les taxes liées à leurs véhicules et défendent une charte de qualité, réunis pour la plupart en associations, estiment que cette situation est néfaste, non seulement à leur égard, dans la mesure où une partie du travail leur échappe, mais également pour la protection du consommateur et pour l'image de Genève.

b) facilités supplémentaires

Estimant participer à un service au public proche des taxis et complémentaire à ceux-ci, service d'importance puisque représentant à Genève quelque 350 véhicules, les exploitants dénoncent le peu de facilités qui leur est accordé pour l'exercice de leur profession et pour servir au mieux leurs clients. Ils demandent à ce que leur soit facilitée la circulation par l'accès aux voies de bus, et l'accès et le stationnement provisoire à certains endroits, tels qu'à l'aéroport ou en des lieux comme Palexpo.

Les exploitants des services de limousines divergent toutefois dans l'analyse de leurs :

c) relations avec les taxis

Les exploitants des entreprises de limousines qui n'exploitent pas en même temps des taxis, s'entendent à dénoncer la faculté offerte aux taxis de pouvoir se « transformer en limousine », par la suppression de l'enseigne « taxi » (la bonbonne) et d'effectuer des courses à forfait et non plus selon le compteur.

Ils estiment qu'il n'existe aucune raison de permettre aux taxis de devenir des limousines, si la réciproque n'est pas offerte aux limousines. D'autre part, le fait que des exploitants de taxis, en particulier les taxis d'hôtels, sans droit de stationnement, répondent à des demandes en enlevant au dernier moment leur enseigne, pour facturer un prix de limousine, permet des abus qui desservent la profession.

Les entreprises qui exploitent à la fois un service de taxis et un service de limousines, estiment pour leur part qu'il est profitable à la profession du taxi que des exploitants qui ont fait l'acquisition de voitures luxueuses et coûteuses les mettent aussi à disposition des clients dans le cadre d'un service de taxi facturé selon le compteur, alors que la seule rémunération de la course de taxi ne permettrait pas d'exploiter et d'entretenir de tels véhicules.

B. Taxis

Malgré l'existence de certaines divergences subsistant entre les différentes associations professionnelles, exploitants et entreprises de taxis, divergences et conflits ayant caractérisé l'histoire du taxi à Genève, il apparaît que les acteurs de la profession partagent en réalité les mêmes préoccupations principales et procèdent à une analyse convergente des problèmes suivants :

a) service au public

Ils s'accordent à constater une diminution de la qualité du service dont la cause est recherchée dans le foisonnement des différents statuts de chauffeurs et exploitants dont nombre d'entre eux ne sont pas affiliés à une centrale d'ordres de courses et dans l'incessant renouvellement des employés qui, après quelque temps passé au service des entreprises, rejoignent les rangs des taxis sans droit de stationnement, en qualité d'indépendants.

b) contrôle de la profession

Les chauffeurs et exploitants de taxis dénoncent une activité de contrôle et de sanction du département mal dirigée, en ce sens qu'ils estiment être sanctionnés fréquemment et sévèrement pour des infractions sans importance (par exemple l'apposition de la carte d'identification du chauffeur sur le pare-brise) alors que les réelles infractions qui causent des troubles dans la profession (par exemple l'usage des stations par les taxis sans permis de stationnement) ne sont qu'insuffisamment ou pas contrôlées et sanctionnées par le département.

Constat est également fait que de nombreux chauffeurs ne respectent pas les durées de travail et de repos selon l'OTR 2 et qu'il est courant et connu que certains travaillent jusqu'à quinze heures par jour ou plus, sans être inquiétés.

c) taxis sans permis de stationnement

L'existence de taxis sans permis de stationnement est présentée par tous comme l'un des maux principaux que connaît la profession.

Les chauffeurs et exploitants de taxis sans permis de stationnement se montrent globalement insatisfaits de leur statut et s'érigent contre le fait que

l'accès au permis de stationnement soit quasiment illusoire du fait de la diminution du nombre de permis voulue par la loi actuelle et son régime de liste d'attente.

Les exploitants de services de taxis avec permis de stationnement dénoncent quant à eux les contraintes législatives dont ils sont l'objet en comparaison de celles des taxis sans permis de stationnement, au nombre desquelles notamment l'obligation qui leur est faite de payer une taxe annuelle de 1300 F pour diminuer le nombre de taxis, alors que les taxis sans permis de stationnement ne cessent d'augmenter.

Tous les chauffeurs de taxis genevois confondus craignent, si un frein n'est pas mis sur le développement des « bonbonnes bleues », en raison des accords bilatéraux (notamment l'accord sur la libre circulation des personnes qui autorisera le statut de frontalier indépendant sans plus aucun contrôle du marché du travail local dès le 1^{er} juin 2004), l'installation en nombre à Genève de chauffeurs et exploitants de taxis français. En effet, les taxis des communes françaises frontalières connaissent un régime de *numerus clausus* sur les concessions qui se monnaient jusqu'à plus de 200 000 € en cas de transfert. En s'installant librement comme chauffeur de taxi sans droit de stationnement à Genève, un frontalier français pourrait ainsi éviter le coût et la rigueur du système français tout en lui permettant d'accéder à l'aéroport international de Genève, et sans pour autant délaisser sa clientèle française, notamment touristique.

d) indemnités d'annulation des permis de stationnement – fonds de solidarité

Tout en restant attaché au principe de l'indemnité que reçoit l'exploitant d'un service de taxi qui quitte la profession, en prenant notamment sa retraite, tous s'accordent à constater que le système mis en place en 1999 ne fonctionne pas à plusieurs égards.

Tout d'abord se manifeste l'avis unanimement partagé par les exploitants de taxis avec permis de stationnement qu'il n'est pas tolérable qu'ils soient astreints au paiement d'une taxe annuelle de 1300 F pour permettre une diminution du nombre de taxis, alors que le nombre total de taxis n'a pas réellement diminué, la diminution des taxis avec permis de stationnement étant compensée par l'augmentation des taxis sans droit de stationnement.

Il est également dénoncé le fait que le système actuel repose sur un régime transitoire et que rien n'est réellement prévu à la fin du régime transitoire, ce qui n'offre aucune garantie que ceux qui cotisent aujourd'hui puissent obtenir une indemnité lorsqu'ils prendront leur retraite.

Les modalités régissant la liste d'attente de ceux qui demandent l'annulation de leur permis de stationnement font également l'objet de vives critiques, notamment en raison du fait qu'en cas de décès, l'indemnité n'est versée aux héritiers que si le défunt s'est préalablement inscrit sur la liste d'attente, ce qui conduit les exploitants à s'inscrire même s'ils n'ont pas l'intention de cesser leur activité.

Le constat est également fait que le financement des départs par le seul paiement des taxes annuelles est insuffisant à permettre le départ de tous ceux qui souhaiteraient réellement quitter la profession. Ce sont ainsi plusieurs dizaines d'exploitants qui continuent à travailler, parfois passé l'âge de 65 ans, alors que de nombreux autres exploitants souhaiteraient obtenir un permis de stationnement.

e) statut des employés

Les milieux professionnels du taxi convergent aujourd'hui dans l'analyse que le statut des chauffeurs de taxis employés, issu de pratiques vieilles de plusieurs décennies, est à ce point particulier qu'il se rapproche difficilement du contrat de travail tel que défini par le Code des obligations.

Les milieux professionnels ont eu connaissance de décisions de justice récentes qui ont nié l'existence de réels rapports de travail, sur le fondement que le risque économique était supporté par le chauffeur et non par l'exploitant et détenteur du véhicule.

Il existe ainsi une prise de conscience que le statut actuel du chauffeur de taxi, tel que pratiqué et repris dans la convention collective conclue entre la FPTG et l'AECTG, ne peut se maintenir tel quel.

Les exploitants d'entreprises de taxis d'une part, et les syndicats d'employés d'autre part, ne sont pas enclins à rechercher d'autres modes de fonctionnement, notamment s'agissant de la rémunération. Les premiers craignent à la fois de vider leur entreprise et de manquer de solutions pour contrôler la recette de leurs chauffeurs-employés. Quant aux employés, toutes modifications conçues dans le sens de protection du travailleur leur fait en réalité craindre la perte d'un statut qui, de fait, est celui du chauffeur de taxi indépendant, bien qu'insatisfaisant en raison des coûts pratiqués pour obtenir l'usage du véhicule. Ils ne sont pas opposés toutefois à ce qu'une réforme soit mise en œuvre si elle apporte parallèlement des solutions à leurs craintes.

D'autres associations dénoncent le statut du chauffeur de taxi employé comme source de nombreux abus. Elles visent en particulier le phénomène de location de plaques et le recours à des déclarations de salaire purement fictives qui permettent à un chauffeur et à un employeur de payer des cotisations sociales sans lien avec la réalité et au chauffeur de bénéficier

d'aides sociales diverses indues. Seule la fixation d'un salaire minimal obligatoire serait susceptible de mettre fin à ces pratiques.

f) aéroport de Cointrin et taxis étrangers au canton

Le service des taxis à l'aéroport international de Genève continue d'être source de nombreux conflits, que ce soit entre les taxis genevois ou entre ceux-ci et les taxis et limousines étrangers au canton, en particulier français.

Les chauffeurs et exploitants genevois dénoncent le fait que le règlement sur les taxis français n'est pas appliqué ni sérieusement contrôlé et que les taxis français continuent à desservir l'aéroport en toute impunité, sans solliciter l'autorisation ad hoc prévue par le règlement.

En période chargée, notamment l'hiver pour desservir les stations de ski françaises, ou lors de manifestations importantes à Genève, on assiste à une floraison de véhicules de tous genres et provenant de tous lieux, incontrôlés, ce qui provoque inévitablement des heurts.

Des problèmes sont également dénoncés eu égard aux modalités de stationnement pour l'attente des clients du fait de la disparité des types et des équipements des véhicules (acceptation des cartes de crédit, sièges spéciaux pour enfants, etc.).

Après la mise en consultation d'un premier avant-projet de loi modifiant la loi sur les services de taxis du 26 mars 1999, entre le 27 novembre 2003 et le 31 janvier 2004, les milieux professionnels ont fait part au département de leurs commentaires et demandes de modifications. La plupart des associations ou autres entités ont par ailleurs rencontré à nouveau M^e Roulet afin de débattre des modifications qui ont été apportées au projet ici soumis.

Les milieux professionnels des limousines se sont montrés très satisfaits du projet de loi présenté, sollicitant quelques mineures corrections et ont appelé à une adoption rapide de celui-ci.

Si les milieux professionnels du taxi conservent un certain nombre de divergences sur d'autres points plus mineurs ainsi que parfois sur le choix des solutions à apporter, l'audition de ceux-ci a permis d'établir que des solutions de réforme de la loi actuelle sont possibles dans le cadre d'un certain consensus, pour autant que chacun conçoive que les améliorations des conditions d'exercice de leur profession passent par de nécessaires compromis.

C'est ainsi que le projet de loi, corrigé après consultation, tient compte de nombreuses remarques émanant des milieux professionnels et est soutenu par une large majorité des milieux professionnels du taxi. Les oppositions qui

subsistent émanent essentiellement des milieux représentant les chauffeurs de taxis qui exploitent simultanément, avec un même véhicule, un service de limousine et des centrales de diffusion d'ordres de courses actives avec ces chauffeurs-là ou ayant pour affiliés des taxis des deux catégories, avec ou sans permis de stationnement. Une opposition subsiste également d'une association représentative de chauffeurs de taxis employés (AECTG), alors que l'autre syndicat (SEV-Taxis Genève) soutient le projet.

III. LEGISLATION D'AUTRES CANTONS OU COMMUNES SUISSES AINSI QUE D'AUTRES PAYS – DROIT FEDERAL

Sans prétention de procéder à une véritable étude de droit comparatif, des recherches ont été effectuées pour mieux connaître l'état de la législation et la situation de fait prévalant dans d'autres régions de Suisse et à l'étranger, notamment en France.

a) en Suisse

Du fait de la liberté économique, principe juridique d'ordre constitutionnel, et de l'état de la jurisprudence du Tribunal fédéral qui a toujours reconnu le droit à toute personne d'exercer le métier de chauffeur de taxi, sans qu'une limitation du nombre puisse être imposée, tous les cantons et communes suisses connaissent à des degrés divers le problème des taxis avec et sans droit de stationnement ou celui du surnombre.

Ainsi, les autorités qui font le choix de limiter le nombre de taxis ayant accès aux stations sur la voie publique voient irrémédiablement naître des taxis qui travaillent en marge de la voie publique, sortes de taxis de seconde zone, qui entrent inévitablement en conflit avec les autres taxis ou finissent par se révolter de leur statut.

Lorsque les autorités choisissent de supprimer le *numerus clausus* sur le nombre de places de stationnement, elles assistent à une prolifération de taxis qui peu à peu soulève également des troubles dus au surnombre et qui dégénèrent au détriment du service au public.

Genève connaît depuis bien des années cette problématique, au gré des modifications législatives intervenues.

Le mandataire du département a pris des contacts avec les autorités et des exploitants des villes de Zurich, Berne et Bâle et a étudié les législations (cantonales et/ou communales) de ces trois villes ainsi que de celles de Neuchâtel et Lausanne.

Il ressort de cette étude qu'aucun canton ou ville ne connaît une situation idéale qui pourrait servir de modèle infallible à Genève, déjà en raison de

situations très différentes, du fait de l'existence de compétences communales inconcevables à Genève. Mais surtout parce qu'aucun canton ou grande commune ne se montre satisfait, pour les mêmes problèmes qu'évoqués ci-dessus.

Ainsi, Zurich, qui connaît une double législation cantonale et communale, mais qui a libéralisé l'accès au droit de stationnement et ainsi supprimé les taxis B (sans droit de stationnement), connaît actuellement de fortes revendications des milieux professionnels qui exigent le retour à un *numerus clausus* du fait de l'existence de quelque 1400 taxis pour environ 300 places sur les stations.

Il en va de même de la ville de Berne dont les exploitants luttent également pour obtenir des autorités la réinstauration d'un *numerus clausus*.

Les autres communes et cantons connaissent la dualité entre les concessionnaires A et B et des troubles ou disputes plus ou moins bien arbitrés selon les périodes.

C'est donc dire que la difficulté de réglementer les services de taxis en Suisse est réelle et n'est pas due à une endémique incapacité des autorités cantonales ou communales, mais bien plutôt à la subsistance d'un principe constitutionnel qui s'avère relativement incompatible avec la volonté de réguler cette profession sur une conception moderne qui voudrait que les taxis soient considérés comme un véritable service public, intégré dans une politique de gestion maîtrisée des transports publics.

b) en France et à l'étranger

De manière quasiment généralisée, les autres pays européens, notamment voisins de la Suisse, ne connaissent pas dans leur structure constitutionnelle un principe identique qui permet à tout un chacun d'exercer le métier du taxi, sans limitation du nombre.

Du fait de cette absence de contrainte, l'exercice du métier de taxi est souvent soumis à un régime de concession combiné avec l'accès aux stations, mais limité par les pouvoirs politiques, en principe par les communes qui maîtrisent ainsi l'usage de leur domaine public.

Néanmoins, on constate l'existence de régimes variés. C'est ainsi qu'en Europe, des accès limités sont prévus par des législations nationales en Norvège, Finlande, Allemagne, France et Espagne, alors qu'en Suède, Pays-Bas, Irlande, Autriche et Hongrie, le nombre de concessions n'est pas limité, sur tout le territoire des pays.

En Belgique et Grande-Bretagne, comme en Suisse, la législation n'est pas nationale et l'accès au marché dépend donc de la région ou de la ville. C'est ainsi qu'à Londres le nombre de taxis n'est pas régulé (mais l'accès à la profession difficile), alors qu'il l'est dans d'autres régions et communes.

En France, sur la base d'une réglementation nationale, complétée par des arrêtés préfectoraux et municipaux, les exploitants de taxis ne peuvent exercer que s'ils disposent d'une autorisation de stationnement sur la voie publique délivrée par la commune de rattachement du taxi. Le titulaire d'un droit de stationnement peut le revendre en « *présentant à titre onéreux un successeur* » après un délai d'exploitation d'en principe quinze ans. Les nouvelles autorisations de stationnement sont délivrées sur la base d'une liste d'attente.

La transaction de transfert de l'autorisation de stationnement n'est pas soumise à autorisation, mais à enregistrement par l'autorité administrative et fiscale, le successeur devant toutefois justifier de l'exploitation effective et continue de l'autorisation.

En France voisine, ces transactions ascendent à des montants de quelque 200 000 €.

Une même personne peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement et peut les exploiter soit avec son conjoint, soit en ayant recours à des salariés, soit en « *consentant la location du taxi à un conducteur de taxi* ».

La France connaît également une réglementation contraignante pour l'exercice de toutes les activités de transport de personnes. Ainsi, au côté des services de taxis sont réglementés les « *voitures de petite remise* », les « *voitures de grande remise* » et le transport urbain ou non urbain de personnes.

Les voitures de petite remise, dont le nombre n'est pas limité, sont définies comme « *des véhicules automobiles mis, à titre onéreux, avec un chauffeur, à disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages. Ces véhicules ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni porter de signe distinctif de caractère commercial, concernant leur activité de petite remise, visible de l'extérieur. Elles ne peuvent être équipées d'un radiotéléphone* » (Loi No 77-6 du 3 janvier 1977).

On constate que cette catégorie correspond en Suisse aux taxis sans droit de stationnement, mais que dans le système français, ces véhicules sont banalisés, toute référence extérieure à une activité de taxi ou de transport

étant interdite. L'interdiction du radiotéléphone contribue également à la distinction avec les taxis.

Les tentatives faites dans divers pays ou villes de libéraliser le nombre de taxis dans un régime précédemment régulé se soldent en principe par des échecs. C'est ainsi qu'en Irlande une libéralisation intervenue en novembre 2000 à la suite d'une décision de la Cour suprême constatant l'absence de base légale, a conduit à une augmentation vertigineuse du nombre de taxis, ceux-ci passant de 3913 à 11 630 unités deux ans plus tard, en novembre 2002. Cette situation provoque de vives réactions des milieux professionnels qui revendiquent la réinstauration d'une limite, invoquant la nécessité de rétablir la qualité des services et la protection du public.

c) accords bilatéraux

L'accord sur la libre circulation des personnes conclu le 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne confère aux salariés et indépendants un droit d'entrée, de séjour et d'accession à un emploi dans les pays contractants.

Le contingentement de 15 000 nouvelles autorisations de travail durant les cinq premières années ne s'appliquent pas aux frontaliers, mais aux autorisations de séjour de longue durée.

Durant les deux premières années, soit jusqu'au 31 mai 2004, la Suisse s'est réservé le droit de donner la préférence aux travailleurs indigènes et de contrôler les conditions de salaire et de travail. Dès le 1^{er} juin 2004, cette mesure peut être remplacée par des mesures d'accompagnement pour éviter un dumping social et salarial au détriment des travailleurs établis en Suisse, mais les travailleurs indigènes ne disposent plus d'aucune priorité.

En l'état de la loi actuelle sur les services de taxis, un ressortissant de la Communauté européenne disposera ainsi dès le 1^{er} juin 2004 de la faculté soit de s'établir à Genève, soit, en conservant son domicile en France frontalière (départements de l'Ain et de la Haute-Savoie) d'obtenir l'autorisation d'exercer un service de taxi à Genève, sans autre limitation que de remplir les conditions suisses (examens, immatriculation du véhicule à Genève, etc.).

Vu la limitation du nombre de permis de stationnement, l'accès à ceux-ci lui sera toutefois aussi difficile et long que pour les chauffeurs déjà établis en Suisse.

Toutefois, il pourra établir un service de taxis sans permis de stationnement avec autant de véhicules qu'il le souhaite et, s'il dispose du brevet d'exploitant avec employés, faire travailler des tiers sans être astreint au paiement d'un véritable salaire, à considérer le statut de chauffeur employé actuellement en vigueur.

L'application de cet accord bilatéral et l'ouverture des frontières avec la France voisine n'est ainsi pas sans conséquence sur la profession du taxi, voire des limousines, vu la disparité des législations en la matière, et surtout le fait que la France ne connaît, contrairement à la Suisse, aucune liberté d'accès à la profession ou un accès particulièrement coûteux.

Or si l'accord sur la libre circulation des personnes offre la réciprocité dans la faculté de s'établir et de travailler dans l'un ou l'autre pays, il n'offre aucune réciprocité eu égard aux règles propres d'une profession.

Le Tribunal fédéral, dans son arrêt du 30 avril 1998 portant sur l'examen du règlement genevois sur les taxis français, avait déjà précisé : « *Les chauffeurs de taxis genevois n'ont aucun droit, notamment fondé sur la liberté du commerce et de l'industrie, d'exiger des autorités cantonales la garantie que la France les autorise à exercer leur profession sur son territoire aux mêmes conditions que les chauffeurs de taxis français à Genève* » (considérant 3cc, p. 15).

d) droit fédéral

Le droit fédéral a connu ces dernières années diverses évolutions en rapport avec les règles touchant les définitions et les équipements des véhicules et les conditions d'admission des conducteurs, dans un but d'harmonisation avec le droit européen.

C'est ainsi que des modifications sont intervenues dès le mois d'avril 2003 sur les catégories de permis de conduire. Le droit de transporter professionnellement des personnes a été détaché d'une catégorie particulière de permis pour devenir une autorisation en elle-même (TPP). Elle reste comprise dans le permis de conduire des véhicules affectés au transport de personnes (bus et autocars : permis D ; véhicules entre 9 et 17 places : permis D1). Un chauffeur de taxi conduisant un véhicule de moins de 9 places (conducteur compris) doit ainsi posséder le permis de la catégorie B ou une catégorie supérieure l'englobant (comme tout conducteur non professionnel) et l'autorisation de transport de personnes (TPP).

Les véhicules légers (moins de 3500 kg) sont divisés en véhicules de moins de 9 places et de 9 à 17 places. Pour cette deuxième catégorie, le droit fédéral régit le transport régulier et de ligne, de même que l'octroi d'un certificat fédéral de capacité et un régime d'autorisation, pour le transport international, en application de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres du 21 juin 1999). Ainsi, le conducteur d'un minibus de plus de 9 places doit pour tout trafic international

être titulaire du « certificat fédéral de capacité professionnelle au transport national et international de voyageurs par route ».

Ces règles fédérales et résultant d'accords internationaux nécessitent une adaptation de la législation cantonale, notamment dès lors qu'il est prévu d'intégrer à la législation les services de limousines pouvant comprendre des minibus de plus de 9 places.

Notons enfin qu'en application de l'OTR 2, les taxis et limousines continuent à être équipés d'un tachygraphe, alors que tous les pays européens ont renoncé à cette exigence pour les taxis.

Renseignements pris auprès de l'Office fédéral des transports et de l'Office fédéral des routes, aucun projet n'est en cours pour envisager la suppression de l'obligation du tachygraphe, quand bien même il existe parfois des interventions parlementaires poursuivant ce but. Dès 2016, le tachygraphe digital deviendra par contre obligatoire.

IV. ANALYSE DES PROBLEMES

La loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 a eu pour vocation de rétablir un *numerus clausus* sur les permis de stationnement, après l'expérience de libéralisation de 1992 issue d'une initiative populaire et de mettre en place un régime d'incitation au départ, poursuivant à la fois le but de réguler à la baisse le nombre de taxis et d'apporter à la profession une certaine aide sociale sur le constat que les chauffeurs de taxis indépendants qui quittaient leur profession n'avaient que peu de moyens pour assurer leur retraite.

La limitation des permis de stationnement créant inévitablement un risque d'abus dans l'exploitation (rentes de situation par la location ou le transfert onéreux du droit), un certain nombre de mesures ont été prises pour tenter de les éviter. C'est ainsi que l'exploitation d'une entreprise par une personne morale a été supprimée, pour empêcher tout transfert non contrôlé des droits de stationnement. La délivrance desdits permis a été conçue à titre gratuit, mais donnant droit à une indemnité de départ après dix ou quinze ans d'exploitation, le financement étant ainsi reporté non pas sur les nouveaux arrivants, mais sur ceux exerçant la profession, dans l'idée qu'ils en profiteraient par une diminution de leur nombre et donc un meilleur partage du marché.

Dans l'espoir de mieux limiter le nombre de chauffeurs et d'exploitants et d'améliorer la qualité des services, un accent a été mis sur la formation et sur des exigences croissantes de permis, suivant l'exercice fait du métier, en

qualité d'employé, d'indépendant sans ou avec employé ou comme entrepreneur.

Ces mesures ont effectivement conduit à une diminution du nombre d'exploitants avec permis de stationnement et de véhicules autorisés à stationner sur la voie publique. Si les exploitants avec permis de stationnement étaient 789 lors de l'entrée en vigueur de la loi, ils n'étaient plus que 669 à fin août 2003, le nombre de permis de stationnement passant de 957 à 802.

Toutefois, c'était ignorer que les taxis sans permis de stationnement allaient se développer à nouveau et compenser pour partie la diminution des taxis disposant du permis. C'est ainsi que le nombre total d'exploitants de taxis a seulement diminué de 837 en mai 1999 à 811 à fin août 2003, le nombre de véhicules immatriculés comme taxis passant durant la même période de 1007 à 964.

Parallèlement, on dénombre aujourd'hui 1062 chauffeurs de taxis, dont 312 employés, 699 indépendants sans employés et 72 indépendants avec employés, ce qui signifie qu'il n'y a que 98 chauffeurs de plus que de véhicules immatriculés, donc une relative faible rotation des chauffeurs sur un même véhicule.

La loi de 1999 a mis l'essentiel de ses accents sur la réglementation des taxis avec permis de stationnement, la préoccupation de l'époque ne portant pas sur les taxis sans permis de stationnement, qui n'existaient d'ailleurs quasiment plus, pas plus d'ailleurs que sur l'activité connexe des chauffeurs ou exploitants de limousines.

Quand bien même les grands axes de la réforme de 1999 peuvent être validés sur les principes de *numerus clausus* des permis de stationnement et l'incitation au départ des titulaires de permis de stationnement, il faut bien constater que cette réforme doit être aujourd'hui largement complétée, car elle s'est avérée insuffisante à englober tous les phénomènes, complexes, entourant le marché du transport de personnes, laissant ainsi ouvertes de grandes portes à des abus aussi divers que subtils, et ne donnant pas à l'autorité administrative les moyens juridiques de lutter efficacement.

Sous cet angle, les problèmes suivant méritent d'être évoqués :

a) profession réglementée et déréglementée

L'actuelle loi sur les services de taxis ne contient pratiquement aucune disposition réglementant la délivrance des autorisations sans permis de stationnement, ni sur l'exercice du service de taxi sans autorisation de stationnement, si ce n'est l'interdiction de faire usage des stations de taxis pour l'attente de clients.

Ainsi, tout titulaire du brevet d'exploitant avec ou sans employé peut obtenir l'immatriculation d'un ou plusieurs véhicules sans droit de stationnement, quand bien même il serait déjà titulaire d'une autre autorisation et, cas échéant, engager des employés. La profession reste ainsi très ouverte. La liberté économique protégée par la Constitution fédérale prend ainsi une dimension particulière, puisqu'elle ne s'étend pas seulement au droit d'exercer personnellement le métier, sans limitation de nombre, mais permet même d'immatriculer des véhicules pour faire travailler des tiers ou encore d'exercer à mi-chemin entre le service de taxi et le service de limousine.

De l'autre côté, la loi se montre très restrictive et contraignante pour les détenteurs de permis de stationnement. Dans le but de lutter contre les abus liés à ces permis, la loi a créé un gel, empêchant une vie économique normale, le développement des entreprises ou le renouvellement des titulaires. Les exploitants ne quittent plus normalement la profession, bloqués par l'attente de l'indemnité insuffisamment financée et réglementée par une liste d'attente dont le fonctionnement est critiqué par tous. Les entreprises ne peuvent se développer et investir et se meurent à petit feu.

Cet étranglement des exploitants avec permis de stationnement est d'autant plus prononcé que la loi poursuit le but de les diminuer, alors que fleurissent les activités très libres des taxis sans permis de stationnement et de chauffeurs de limousines s'implantant à Genève au gré des besoins saisonniers ou de manifestations importantes.

Trop réglementée d'un côté et déréglementée de l'autre, la profession ne peut qu'engendrer les phénomènes de baisse de qualité de service, de conflits et de revendications, tout en plaçant l'autorité administrative et la police dans l'incapacité de lutter efficacement.

En décrétant un moratoire en fin d'année 2002, le Conseil d'Etat, en accord avec les milieux professionnels, avait déjà compris la nécessité d'intervenir à ce niveau. Mais la simple suspension des nouvelles autorisations d'exploiter un taxi sans permis de stationnement n'était pas possible et seule une réforme législative peut apporter des solutions, comme le Tribunal fédéral l'a d'ailleurs relevé en février 2003.

b) le cursus du nouveau chauffeur de taxi

Un nouveau chauffeur de taxi fait sa formation en suivant les cours donnés par les entreprises de taxis qui se trouvent être couramment à la recherche de nouveaux chauffeurs, pour remplacer ceux qui quittent leur rang pour s'établir comme chauffeur indépendant sans droit de stationnement, après avoir passé le brevet d'exploitant.

Dans un système équilibré, le chauffeur de taxi employé n'aurait pas de raisons particulières de vouloir devenir indépendant, d'autant pour exercer dans de moins bonnes conditions, soit sans permis de stationnement et alors même que le statut actuel de l'employé lui confère une indépendance quasi équivalente.

On assiste toutefois à un transfert incessant des employés des entreprises vers les indépendants sans droits de stationnement, du fait que ces derniers ont pu développer une activité importante en travaillant en collaboration avec les hôtels ou certaines entreprises. A relever que cette collaboration repose sur le paiement d'importantes commissions aux pourvoyeurs des courses, en principe les concierges ou les portiers d'hôtels.

De l'autre côté, les prix de mise à disposition des véhicules par les entreprises à leurs employés sont jugés trop élevés par ces derniers qui se convainquent facilement qu'ils gagneront mieux leur vie comme indépendants.

Enfin, souffrant continuellement d'un manque d'effectif tout en formant de nouveaux chauffeurs, les entreprises ne peuvent faire tourner leurs véhicules suffisamment pour les rentabiliser au mieux et ainsi diminuer leurs tarifs. La conjugaison de ces phénomènes crée un flux jamais tari de nouveaux chauffeurs de taxis qui, à terme, augmentent le nombre d'exploitants sans droits de stationnement, dès lors que le nombre de permis de stationnement qui se libèrent est largement inférieur au nombre de nouveaux venus.

Le fait que le métier du taxi est aussi conçu comme un métier idéal de reclassement social (AI, chômage) contribue également à ce qui précède.

c) statut du chauffeur de taxi employé

Le statut du chauffeur de taxi employé a déjà constitué la préoccupation du Grand Conseil, sans qu'une solution soit trouvée pour définir un statut protégeant le travailleur et préservant l'existence des entreprises dont chacun s'accorde à reconnaître l'importance, notamment pour assurer le service 24 heures sur 24 et le week-end.

La première difficulté tient dans le fait que les « travailleurs » eux-mêmes n'ont pas de réelles revendications notamment de salaire, et qu'ils ne souhaitent pas particulièrement qu'un salaire minimal soit imposé, contrairement à des revendications émises par d'autres associations. La raison tient dans le fait que les travailleurs en question exercent en réalité leur métier comme indépendants, puisqu'ils paient un montant fixe pour l'usage du véhicule et conservent la recette à titre de salaire. D'autre part, en pratiquant ainsi, les salaires déclarés aux caisses de compensation, LPP, etc.,

le sont sur des bases purement virtuelles, ce qui permet une économie d'impôt, et l'allocation de subsides (maladie, logement).

Depuis la loi de 1999, le Tribunal administratif, puis le Tribunal fédéral ont toutefois jugé que les relations juridiques telles que pratiquées ne constituaient pas des rapports juridiques de travail au sens des articles 319 et suivants du Code des obligations, faute de réels rapports de subordination et surtout du fait que le risque économique est entièrement supporté par le « travailleur » et non par l'employeur.

Il n'est donc plus envisageable, en réformant la loi, de proroger un statut d'employé jugé comme n'en étant pas un par les tribunaux. A noter d'ailleurs que dans les autres cantons suisses, le paiement d'un quelconque montant pour l'usage du véhicule par un employé chauffeur de taxi est totalement interdit. Seul un salaire variable calculé en pour-cent de la recette est autorisé.

Autre difficulté, les employeurs, notamment les entreprises, sont perplexes quant à la manière de pratiquer autrement, car ils ne savent comment faire pour connaître l'exacte recette de leurs chauffeurs. Ils ne peuvent non plus envisager de verser un salaire fixe ou un premier montant fixe, ce qui aurait pour effet de démotiver le chauffeur qui pourrait se contenter d'attendre que son salaire tombe sans rechercher le client.

La profession est par ailleurs unie pour considérer qu'il est impossible, voire illusoire de vouloir imposer un système électronique de contrôle de la recette, par une imprimante délivrant automatiquement des quittances et les totalisant comme cela a été prévu par l'actuel article 40, alinéa 1, du règlement. Un tel système ne peut qu'avoir l'effet pervers que des chauffeurs effectuent nombre de courses sans brancher le compteur horokilométrique, ce qui est pire pour la protection du consommateur. Enfin, une corrélation précise entre le compteur et la recette réelle est impossible, du fait des fausses courses, des rabais et pourboires accordés, etc.

Comme on le verra ci-après, la seule solution envisageable tient dans la création d'un statut légal de chauffeur employé imposant que le risque économique principal soit supporté par l'employeur, tout en conservant le mode actuel consistant à mettre à disposition un véhicule à un chauffeur, mais dans un véritable statut contrôlé, à savoir réservé aux seules entreprises et à des chauffeurs disposant du droit de travailler comme indépendants, sur des tarifs contrôlés par l'autorité.

d) location de plaques

Le phénomène de location de plaques est intimement lié au statut du chauffeur employé. C'est en effet la faculté offerte d'avoir un employé qui

paye un montant pour l'usage du véhicule, qui favorise ou même autorise implicitement le recours à de telles pratiques.

Le pas n'est en effet plus grand à franchir pour que le véhicule, bien qu'immatriculé au nom de l'employeur, soit la propriété du chauffeur employé. Le titre de propriété est difficilement contrôlable par l'autorité. Il peut être facilement camouflé.

Conscient de ce problème, qui ruine la profession et permet de manifestes abus dans la détention d'un permis de stationnement, le législateur de 1999 a érigé une interdiction à l'article 11 de la loi.

Cette interdiction, formulée de manière générique, s'est toutefois heurtée à des difficultés d'application et de sanction insurmontables. Ainsi, le fait que le véhicule soit loué pouvait constituer un indice important d'une location de plaques interdite. Toutefois, la plupart des véhicules servant au taxi sont loués, déjà parce que les exploitants les détiennent souvent comme preneurs de leasing. Les entreprises, quant à elles, louent également les véhicules à leurs employés, puisque ceux-ci paient un montant fixe par mois pour leur usage. Or l'article 11 n'était pas destiné à mettre fin à cette pratique.

Dans les faits, le département a obtenu quelques succès dans des procédures devant le Tribunal administratif, qui ont servi d'exemples, mais principalement lorsque celui qui louait la plaque, « l'employé », avait fait le choix de dénoncer la pratique. Or ces situations restent rares, car peu d'employés locataires de plaques sont enclins à scier la branche sur laquelle ils sont assis, faute de pouvoir retrouver une autre situation.

La seule formulation d'une interdiction reste ainsi sans réels effets, sauf à revoir non seulement le statut du chauffeur employé, mais aussi à limiter le recours à un employé aux seules entreprises ou aux indépendants qui exercent effectivement et personnellement leur profession, dans un cadre plus clairement défini et contrôlé.

e) taxis et limousines

Les exploitants de taxis et de limousines vivent en bonne harmonie, chacun reconnaissant sa complémentarité réciproque.

La difficulté tient dans la délimitation de la zone frontière entre les deux activités puisque dans la finalité, chacun prend en charge un client pour le transporter.

La différenciation tient sur plusieurs critères combinés, dont la qualité ou plutôt le caractère luxueux ou personnalisé du service, mais surtout sur le choix fait par le consommateur qui, dans le recours à une limousine, devra

être conscient qu'il paie plus cher, pour un autre service, que le prix qui lui aurait été facturé selon le compteur du taxi.

Le critère de la commande préalable et éclairée du client joue donc un rôle primordial. Toutefois, ici encore, la différenciation est difficile, car tant le taxi que la limousine sont commandés, le taxi pouvant aussi l'être par une réservation préalable. En outre, la limousine peut être disponible, en quelques minutes, et même par une commande écrite, grâce aux moyens de télécommunication modernes.

Les chauffeurs qui exploitent aujourd'hui avec le même véhicule à la fois un service de taxi et à la fois un service de limousine, profitent ainsi de la faculté qui a été laissée aux taxis de se mettre à disposition de clients pour une période de temps et non plus selon le compteur, et enlever leur enseigne.

Cette pratique pose toutefois un problème concret de protection du consommateur. En effet, un simple transfert entre un hôtel du centre ville et l'aéroport est facturé quelque 120 F en limousine, alors que le compteur du taxi aurait enregistré un montant d'environ 35 à 50 F. Des courses sont ainsi effectuées par des chauffeurs de taxis qui, au dernier moment, enlèvent leur enseigne pour prendre le client et lui facturer le prix d'une limousine. Bien que cette pratique ne soit pas permise pour un transfert, puisque la mise à disposition du taxi n'est autorisée que pour un tour de ville de deux heures au minimum ou dès la demi-journée, le contrôle s'avère quasiment impossible.

En intégrant dans la loi sur les services de taxis les services de limousines, il devient impératif de mieux définir cette zone frontière et de définir des activités reconnaissables par le consommateur, au risque sinon de permettre encore des abus.

f) le service au public

Le service au public, notamment la présence suffisante de taxis en tous lieux et à toutes heures du jour et de la nuit, est devenu insuffisant.

On peut d'ailleurs sérieusement se poser la question de savoir si la volonté de diminuer à tout prix le nombre de taxis à Genève ne poursuit pas un but contraire.

Les exploitants de taxis avec permis de stationnement ont l'obligation d'assurer entre eux un service au public 24 heures sur 24. La majorité de la profession étant constituée d'indépendants, cette obligation est toutefois antinomique puisque par définition, un indépendant ne peut répondre seul à pareille obligation. Ce n'est donc que par le regroupement et l'organisation à l'intérieur du groupe qu'il est possible de répondre à pareille obligation.

Or les seuls groupes constitués sont les entreprises et les centrales d'ordres de courses qui, effectivement, veillent à conserver un nombre de taxis suffisants, notamment durant la nuit. Les centrales, qui n'ont que des affiliés volontaires, ne disposent toutefois pas de moyens coercitifs pour obliger des chauffeurs à travailler durant certaines périodes.

Cependant, nombreux sont aujourd'hui les exploitants qui ne sont reliés à aucune centrale.

Le service au public n'implique pas seulement la présence 24 heures sur 24, mais aussi le service « après course », pour tous les événements courants tels que la perte ou l'oubli d'objets, les réclamations, etc.

Les chauffeurs de taxis travaillant sans centrale ne peuvent que difficilement offrir un tel service, ce qui avait conduit le Conseil d'Etat à prévoir dans l'actuel règlement un système d'appel général pour les taxis avec permis de stationnement. Ce système n'a toutefois pas pu être mis en pratique, déjà par le fait qu'il impliquerait que les milieux professionnels s'entendent pour le mettre en place ou que l'Etat le fasse et investisse, ce qui paraît contraire au rôle de l'Etat.

La question pourrait dès lors se poser de savoir s'il convient de recourir à nouveau à l'affiliation obligatoire à une centrale d'ordres de courses, obligation qui avait été abolie par le Tribunal administratif le 5 mars 1996 sur le constat que le nombre de taxis, libéralisé par l'initiative populaire de 1992, suppléait efficacement à cette obligation.

Une amélioration du service au public passe aussi par un meilleur contrôle des chauffeurs, que ce soit dans le contrôle des heures de conduite ou l'emploi du tarif (jour ou nuit), les abus régulièrement constatés s'avérant actuellement difficiles à combattre et néfastes au public.

Enfin, et de manière plus générale, la dégradation du service tient aussi et surtout dans la dégradation des conditions d'exercice de la profession, telle qu'analysée ci-avant. Ainsi, le marasme économique constaté au sein des exploitants avec permis de stationnement ne contribue pas à permettre des investissements et donc le rajeunissement des véhicules ; le renouvellement incessant des employés apporte de nombreux chauffeurs inexpérimentés, pour ne citer que quelques exemples.

V. MODIFICATIONS DE LA LOI

Il est devenu indubitable que la loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 mérite maintenant d'être améliorée et réadaptée.

Les constats faits par le département et le Conseil d'Etat, les revendications grandissantes des milieux professionnels et les analyses qui précèdent démontrent qu'il n'est plus possible de faire l'économie d'une révision de la loi, de simples modifications réglementaires n'étant pas susceptibles d'apporter les corrections nécessaires.

Il convient aussi, parce que la demande émanant des milieux professionnels est légitime, de légiférer pour la première fois sur les services de limousines. Il en va de la protection des consommateurs et de la protection d'entreprises qui collaborent au développement de la Genève internationale. On ne peut se contenter de disposer d'une loi sur les services de taxis et d'un règlement sur le service des fiacres datant de 1953, tout en ignorant cette branche d'activité qui a pris un important essor et représente une activité économique importante avec quelque 350 véhicules à disposition du public.

Une nouvelle réforme des taxis ne peut se faire sans que soit étudié au centre de celle-ci, le sort des taxis sans droit de stationnement, particularité bien helvétique et qui anime depuis plusieurs décennies les conflits des exploitants de taxis et les débats du Grand Conseil.

Après la loi de 1999, le Tribunal fédéral, qui a dû juger de sa constitutionnalité, a marqué certaines tendances à développer une nouvelle conception, en développant le concept qu'un canton n'a pas seulement pour tâche et compétence de gérer son domaine public en distribuant des permis de stationnement, mais aussi de veiller à l'existence d'un véritable service de taxis proche du service public, ce qui peut impliquer des restrictions plus grandes aux conditions d'exercice de la profession, liées à l'octroi de la patente, mais sans toutefois que puisse être envisagé de soumettre l'ensemble des taxis à un *numerus clausus*.

Les taxis sans permis de stationnement restent donc libres d'exister et de se développer en respect de la Constitution fédérale. Les cantons conservent néanmoins la faculté de soumettre l'exercice du métier à des exigences répondant à des buts d'intérêt public.

Additionné à la nouvelle donne que constituent l'ouverture des frontières avec la France et la libre circulation des personnes et une nécessaire harmonisation des législations sur les services de taxis et de limousines, il apparaît nécessaire de revoir certains principes de base et concevoir un régime de taxis, limitant plus clairement l'activité des taxis sans permis de stationnement à défaut de pouvoir en supprimer l'existence, vu l'état actuel de la jurisprudence constitutionnelle. Une plus grande restriction des droits des taxis sans permis de stationnement se justifie comme restriction admissible au principe constitutionnel de la liberté économique, du fait de la

nécessaire exigence d'un service public accru et une meilleure régulation de la profession dont les obligations doivent être étendues.

Les grands axes de la réforme proposée sont ainsi les suivants :

a) les objectifs de base

Un objectif primordial consiste à tarir la source de l'augmentation incessante des taxis sans permis de stationnement, à savoir le passage de la formation dans les entreprises au statut d'employés de ceux-ci, puis d'indépendants sans permis de stationnement.

Pour ce faire, il convient à la fois de recréer une meilleure attractivité des entreprises, d'offrir un meilleur accès aux permis de stationnement en permettant une rotation plus naturelle entre les exploitants et de définir un cadre plus strict et moins permissif aux exploitants sans permis de stationnement. Les restrictions apportées à l'activité des chauffeurs et exploitants de taxis sans permis de stationnement n'a toutefois pas pour objectif de porter atteinte à ceux qui exercent actuellement, lesquels disposeront de la faculté d'obtenir dans de plus brefs délais un permis, mais d'en limiter l'attrait aux nouveaux venus.

Au travers de l'intégration au régime légal des autres transporteurs de personnes, qui permet de protéger les réels professionnels de la branche établis à Genève et le consommateur contre toutes sortes de pratiques, c'est aussi l'occasion de mieux définir les compétences réciproques des taxis et des limousines et leurs droits et obligations.

Pour lutter contre le développement de pratiques parallèles qui ruinent la qualité du service public, dues à un laxisme législatif sur divers objets importants, laxisme qui contraste étrangement avec les règles imposées par ailleurs à la profession, très restreinte dans ses modes de fonctionnement économiques, il est nécessaire de retirer certains boulets aux pieds des exploitants de taxis avec permis de stationnement, tout en mettant l'ensemble de la profession dans un cadre plus strict comprenant de meilleurs et plus clairs outils à disposition de l'autorité administrative.

C'est ainsi qu'il est impératif de revoir le statut du chauffeur employé et d'imposer que les rapports soient effectivement des rapports de travail, à défaut de continuer à favoriser la location de plaques, la seule formulation d'une interdiction générale étant insuffisante. Dans le même but, il convient de démarquer clairement l'activité de l'indépendant de celle de l'entrepreneur, l'activité d'indépendant ne justifiant le recours à un travailleur salarié comme « doubleur » que si le titulaire exerce effectivement et personnellement son métier avec le véhicule bénéficiant du permis, sauf à permettre une location de plaque.

b) élargissement au transport professionnel de personnes

Introduire les services de limousines dans la loi sur les services de taxis équivaut à légiférer sur l'ensemble des activités de transport de personnes au moyen de véhicules automobiles légers, soit jusqu'à 3500 kg, les véhicules lourds entrant dans la catégorie des bus et autocars.

Ainsi, pour mieux appréhender l'activité soumise à la loi, le chapitre I est profondément modifié, pour aussi bien définir le champ d'application que les exceptions ou encore poser des définitions en accord avec le droit fédéral.

A l'occasion de ce travail, et dans la problématique posée par des activités en marge de loueurs de limousines, un certain nombre de présomptions légales sont posées à l'article 2 pour éviter que nombre d'exploitants n'échappent à l'application de la loi.

En contrepartie, certaines activités qui seraient sinon englobées sans justification dans l'application de la loi, tel que le transport sanitaire, le transport des écoliers ou le transport de clients d'hôtels par l'hôtelier pour des services de navettes, sont expressément exclues (article 4).

Le recours à des définitions, reprises pour la plupart de la législation fédérale, par souci de concordance, permet également de définir et de délimiter l'activité entre les limousines et les taxis.

L'intégration des limousines dans une loi jusqu'ici destinée aux seuls taxis nécessite la réécriture de la plupart des dispositions, quand bien même le sens ou le but de dispositions ne sont pas modifiées.

La reconnaissance des activités propres de chacun des services, de taxis ou de limousines, implique qu'une délimitation suffisamment claire soit faite.

Il a d'ailleurs été vu que la permission accordée jusqu'ici à des exploitants de taxis de retirer l'enseigne « taxi » pour se mettre à disposition de clients comme limousine est susceptible de léser la clientèle et créer des abus.

Pour ces motifs, les taxis n'ont plus la faculté de retirer l'enseigne qui devient fixe ou de quitter leur désignation de taxi. Ils conservent toutefois, pour certaines prestations impliquant un trajet hors des frontières cantonales, la faculté d'être rémunérés au forfait. Le client reste ainsi renseigné sur le fait que le véhicule qu'il loue est un taxi, ce qui est suffisant à le protéger dans son choix et dans l'acceptation du prix proposé.

c) régime des autorisations

Le régime des autorisations est l'objet d'une réécriture complète des dispositions légales en deux sections séparées, l'une se rapportant aux conditions personnelles d'exercice des métiers considérés (autorisations d'exercer, articles 5 à 8), l'autre se rapportant aux conditions exigées aux indépendants ou aux entreprises pour exploiter un service de transport de personnes (autorisations d'exploiter, articles 9 à 14) ou une centrale de diffusion d'ordres de courses de taxis (article 15).

De la nécessité de distinguer l'activité de chauffeurs et exploitants de limousines de ceux de taxis est également apparue la nécessité de faire une nette distinction entre les autorisations liées à la personne du chauffeur ou du dirigeant d'une entreprise de transport et les autorisations délivrées pour exploiter.

La loi actuelle laisse planer une certaine confusion entre les deux notions. Ainsi, selon les articles 4 et 5, l'autorisation est celle « d'exercer », alors que selon l'article 6, c'est une autorisation « d'exploiter » qui est délivrée, mais qui n'a trait qu'aux entreprises. L'absence de distinction est source de confusion, d'autant que l'indépendant est aussi « exploitant » d'un service de taxi ou de limousine. D'autre part, les conditions pour exploiter un service de taxis peuvent ne pas ou ne plus être réunies, quand bien même le titulaire conserve les capacités professionnelles requises et inversement.

Cette distinction permet également d'ériger pour chaque type d'activité des exigences et de conférer des droits distincts.

Ainsi, les autorisations d'exercer sont divisées en trois catégories :

la carte professionnelle de chauffeur de limousines ;

la carte professionnelle de chauffeur de taxis ;

la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise.

La double catégorie permettant aux indépendants d'obtenir le brevet d'exploitant avec ou sans employé est supprimée, du fait du constat que les exigences supplémentaires demandées à l'indépendant pour avoir un employé n'ont en rien limité les abus constatés, le problème se trouvant dans le statut réservé au chauffeur employé.

En effet, une différenciation ou des exigences différentes pour exercer comme employé ou indépendant ne se justifie pas. En tous les cas, cette exigence supplémentaire imposée jusqu'ici aux indépendants s'est révélée non seulement être source d'une lourdeur inutile mais encore encourager un accroissement des employés au détriment des indépendants, favorisant le phénomène de location de plaques. Enfin, la redéfinition d'un véritable statut

d'employé en parallèle d'un statut permettant aux indépendants de louer un véhicule d'entreprise ne permet pas non plus de maintenir une distinction entre les deux catégories quant aux exigences de capacité.

Les autorisations d'exploiter sont différenciées pour chaque activité, selon les principes suivants :

- 1) *l'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant :*
 - a) La délivrance de cette autorisation permet de vérifier que l'exploitant dispose d'un réel véhicule équipé, d'une place pour le stationner et qu'il s'installe à Genève en respect des diverses obligations liées à la création d'une entreprise.
 - b) Cette activité d'indépendant est, par essence, conditionnée à la conduite personnelle du véhicule, le recours à un employé ne pouvant se concevoir que si tel est le cas.
- 2) *l'autorisation d'exploiter un service de limousines sous forme d'entreprise :*
 - c) Des conditions supplémentaires sont exigées, tenant notamment à l'infrastructure nécessaire à ce genre d'entreprise et au respect des obligations d'employeur.
 - d) Cette autorisation est nécessaire pour exploiter plus d'un véhicule de la même catégorie et avec un ou plusieurs employés.
- 3) *l'autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement :*
 - e) Faisant défaut dans la loi actuelle, cette autorisation permet de fixer des exigences nouvelles et de délimiter l'activité conférée.
 - f) Ainsi, le chauffeur de taxi sans permis de stationnement ne peut exercer qu'en qualité d'indépendant, et recourir à des employés que s'il conduit principalement et personnellement son véhicule. Cette autorisation est incompatible avec toute autre autorisation sauf celle relative à l'exploitation d'une limousine en qualité d'indépendant. Ainsi, le titulaire d'un permis de stationnement ne peut doubler son activité en immatriculant un autre véhicule sans permis de stationnement.
 - g) Il est rappelé ici que la liberté économique, si elle garantit le droit d'exercer le métier, est déjà respectée si le chauffeur peut exercer son métier avec un permis de stationnement ou dans une autre activité de chauffeur professionnel.

- 4) *l'autorisation d'exploiter un taxi avec permis de stationnement en qualité d'indépendant :*
- h) Cette autorisation renforce les exigences actuelles, notamment quant à la détention du véhicule, pour lutter contre les locations de plaques.
 - i) Elle comporte une restriction nouvelle, à savoir que l'indépendant ne disposant que d'un seul véhicule ne peut recourir à des employés que s'il conduit principalement et personnellement son véhicule. Il ne peut le mettre à disposition d'un tiers de quelque autre manière.
 - j) Il est en effet apparu que la possibilité d'engager un doubleur, bien que peu pratiquée sauf à camoufler une location de plaque, ne peut être supprimée sans porter atteinte à la liberté économique. Toutefois, le respect de conditions plus strictes et contrôlables pour la conduite personnelle du véhicule et l'emploi d'un chauffeur sont apparues nécessaires et constitue une mesure efficace pour lutter contre les locations de plaques.
- 5) *l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise :*
- k) Ici encore, des exigences nouvelles et particulières sont mises à charge des entreprises, dès l'exploitation d'au moins deux véhicules, et qui sont autorisées à employer des chauffeurs ou à mettre des véhicules à disposition de chauffeurs indépendants.
 - l) Les statuts de ses employés ou de ses chauffeurs indépendants (définis aux articles 40 et 41, examinés ci-après) sont, par un jeu de présomptions et de preuves de respect à charge des entreprises, fixés sous sa responsabilité, au risque de perdre le bénéfice de l'autorisation, voire des permis de stationnement.
- 6) *l'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis :*
- m) La loi actuelle n'a plus repris un quelconque régime d'autorisation pour les centrales d'ordres de courses de taxis.
 - n) Ces entreprises jouent toutefois un rôle non négligeable dans le service au public et il est d'intérêt public à ce que les centrales soient soumises à autorisation, ce qui permet à l'autorité administrative de veiller à ce que ces entreprises remplissent les tâches nécessaires au meilleur service public et à la protection du consommateur.
 - o) Leur assujettissement à autorisation va de pair avec la faculté déléguée au Conseil d'Etat de fixer des quotas de véhicules à disposition de la centrale durant certaines périodes horaires (art. 39, al. 3) si le service public s'avère insuffisamment pris en charge par les exploitants.

d) personnes physiques et personnes morales

La loi sur les services de taxis de 1999 a banni l'existence des personnes morales, pour éviter le risque de transferts incontrôlés des droits, notamment des permis de stationnement.

Une réintroduction des personnes morales s'impose à plusieurs égards.

Déjà par le fait que l'intégration des services de limousines ne peut se faire dans la loi en maintenant pour tous une limitation aux seules personnes physiques. En effet, la très forte majorité des entreprises de limousines sont déjà organisées sous la forme de personnes morales, notamment de sociétés anonymes, et il n'est pas envisageable d'exiger le démantèlement de ces structures juridiques.

On concevrait par ailleurs difficilement que les entreprises de limousines puissent rester organisées sous la forme de personnes morales alors que les entreprises de taxis ne le pourraient pas.

Mais il s'avère aussi que les lourdes restrictions imposées aux entreprises de taxis avec permis de stationnement, dont l'impossibilité de tout transfert et le risque que l'entreprise soit démantelée en cas de décès du titulaire de l'autorisation s'il n'a pas de conjoint survivant ou d'héritiers en ligne directe ou collatérale bénéficiant, avant le décès, d'une autorisation d'exploiter, ont pour effet d'empêcher tout développement, voire même d'hypothéquer la survie de ces entreprises.

Or le contrôle d'une entreprise, même organisée sous forme de personne morale, est possible et il se justifie de redonner du souffle aux entreprises existantes sans pour autant renoncer à mettre sous un meilleur contrôle leur transfert.

C'est ainsi qu'il est prévu que les entreprises de limousines et les entreprises de taxis, mais non les indépendants, peuvent obtenir l'autorisation d'exploiter par une personne morale, les exigences professionnelles étant reportées sur la personne qui dirige effectivement l'entreprise.

Un nouvel article 16 fixe les principes et ces exigences, et l'article 17 régit le contrôle de tout transfert du capital des personnes morales détenant des permis de stationnement de taxis et les hypothèses de regroupement, fusion de plusieurs entreprises ou en cas de décès de l'actionnaire.

e) employés et chauffeurs indépendants au service d'une entreprise

Alors que les exploitants indépendants peuvent sous certaines strictes conditions avoir des employés, seules les entreprises de limousines ou de taxis avec permis de stationnement peuvent avoir soit des employés soit des chauffeurs indépendants à leur service.

Pour les entreprises de limousines, vu l'absence d'un quelconque numerus clausus, la seule exigence posée est celle de respecter les règles usuelles de la profession et d'être liées à une convention collective de travail s'il en existe une, étant apparu qu'il appartient aux milieux professionnels de négocier les conditions de travail, aucune protection supplémentaire de l'Etat n'étant nécessaire.

Il en va différemment des entreprises de taxis dans la mesure où les règles économiques sont faussées par le numerus clausus sur les permis de stationnement.

Le statut actuel d'employé ne pouvant plus être maintenu, il n'est dorénavant réputé réalisé et admis que si l'employeur apporte une série de preuves cumulatives énumérées par l'article 40, alinéa 2, au nombre desquelles la preuve que l'employeur supporte principalement le risque économique de l'activité, ce qui est présumé si le salaire constitue un pourcentage de la recette.

Il appartiendra ainsi aux milieux professionnels de mettre en place un tel statut, au risque sinon de perdre la faculté d'employer des travailleurs, voire d'être l'objet d'un retrait du droit d'exploiter. Il est souhaité qu'un nouveau statut répondant aux normes légales minimales soit l'objet d'une convention collective qui complétera alors les dispositions légales par l'extension de son champ d'application.

A défaut que la preuve soit rapportée par l'employeur du respect des conditions de travail salarié, le chauffeur sera considéré comme un indépendant au service d'une entreprise, ce qui caractérise la situation actuelle. Si le chauffeur a pour employeur un indépendant, il devra immédiatement cesser son activité, l'employeur risquant le retrait de sa concession en cas de persistance. Si l'employeur est une entreprise, le chauffeur devra satisfaire aux conditions de l'article 41, au risque sinon de devoir cesser son activité et l'employeur de perdre son droit d'exploiter.

Ainsi, si l'exploitant et le chauffeur ne prouvent pas qu'ils respectent les conditions des articles 40 ou 41, l'exploitant est réputé effectuer ce qu'on appelle aujourd'hui une « location de plaques » qui reste ainsi interdite ; il risque le retrait de son autorisation d'exploiter et de son ou ses permis de stationnement.

Ce statut est mis sous contrôle de l'autorité administrative (art. 41) qui fixe le montant maximal du loyer admissible par catégories de véhicules, pour éviter toute location abusive fondée sur la détention du permis de stationnement. Les entreprises sont en outre contrôlées dans le respect de ces exigences.

Ce système repose sur l'idée qu'il n'est pas souhaitable de bouleverser de fond en comble ce qui existe aujourd'hui, pour autant que soit maîtrisé le phénomène de location de plaques et tous abus liés à la détention du permis de stationnement. En soi, le fait qu'un indépendant travaille au sein d'une entreprise plutôt qu'avec son propre véhicule ne saurait être critiqué et peut au contraire être profitable à une meilleure organisation et rationalisation des taxis et donc au service public.

Aujourd'hui, le principe est critiquable parce que pratiqué sous le couvert d'un contrat de travail, qui permet des abus notamment liés aux charges sociales. Il permet aussi la location de plaques en tolérant que des chauffeurs qui ne peuvent devenir indépendants (statut en Suisse) pratiquent de la sorte.

En limitant cette faculté aux entreprises, mises sous un régime sévère, et en contrôlant que seuls les titulaires d'une carte professionnelle de chauffeur autorisant l'activité d'indépendant puissent l'exercer, les risques d'abus ne sont pas à craindre.

f) usage du domaine public

L'usage commun du domaine public pour la circulation et le stationnement des véhicules est celui fait par tous les usagers. C'est donc aussi celui qui appartient aux chauffeurs professionnels qui ne disposent pas d'une autorisation particulière leur conférant le droit de faire un usage accru du domaine public, soit le permis de stationnement.

Ainsi, il n'existe dans cette logique aucun motif juridique de conférer aux limousines et aux taxis sans permis de stationnement d'autres droits plus étendus, notamment le droit de faire usage des voies réservées aux transports publics ou l'accès aux rues piétonnes et marchandes. Tel est en France le statut des voitures de petite et grande remise.

Il apparaît néanmoins que ces véhicules, notamment les limousines, jouent un rôle complémentaire aux taxis pour le tourisme, pour une clientèle d'affaire, mais aussi et surtout pour la Genève internationale. Pour pouvoir mieux jouer ce rôle, des facilités pourront leur être accordées pour l'accès en certains lieux où ils se rendent fréquemment pour déposer leurs clients, voire reprendre des clients ayant déjà passé commande.

Une étude pour déterminer ces lieux s'avérant nécessaire, de concert avec les départements concernés, la loi délègue au Conseil d'Etat cette compétence, pour une mise en œuvre cas échéant progressive.

Quant aux taxis avec permis de stationnement, le principe est fixé dans la loi de l'accès aux voies des transports publics, l'exception étant réservée aux seules difficultés d'ordre technique, notamment dues aux signaux lumineux préférentiels ou à d'autres données techniques de fluidité de circulation.

g) gestion des permis de stationnement

Les modifications proposées dans la gestion, l'annulation et la délivrance des permis de stationnement ne portent pas atteinte aux principes de base caractérisant la loi de 1999.

La loi de 1999 a toutefois réglementé le régime des indemnités d'annulation des permis dans ses seules dispositions transitoires, créant ainsi un vide juridique dès que les dispositions transitoires ne seront plus applicables, soit dès que le nombre de permis de stationnement aura atteint le nombre réduit.

Ce vide crée à juste titre l'inquiétude des milieux professionnels qui se sont acquittés de leur taxe annuelle de 1300 F sur la conviction, voire même les assurances des autorités, que l'indemnité d'annulation du permis perdurera après le régime transitoire. Or la seule référence, en dehors des dispositions transitoires, est celle de l'actuel article 25, alinéa 1, qui prévoit la taxe annuelle, d'un montant toutefois maximal de 1300 F. De ce fait, la loi ne prescrit pas comment une quelconque taxe qui continuera à être prélevée sera affectée à l'amélioration des conditions sociales de la profession, ni à qui elle sera versée, ni si elle sera versée en annulation des permis de stationnement.

Pour ces motifs, le principe même de l'indemnité d'annulation des permis de stationnement est repris dans la loi et non plus dans les dispositions transitoires (art. 21 et 22).

Il s'avère également que le financement des indemnités de départ par la taxe annuelle à charge des exploitants ne peut se maintenir pour deux motifs.

D'une part, la charge n'est plus justifiable eu égard au but de diminution du nombre de permis, le nombre idéal étant déjà peut-être atteint, et surtout du fait de l'absence de réelle diminution des taxis, vu l'accroissement permanent des taxis sans permis de stationnement.

D'autre part, le financement est trop lent et ne permet pas une véritable rotation quand bien même il y a autant ou plus de chauffeurs qui attendent la délivrance d'un permis que d'exploitants qui souhaitent prendre leur retraite et être indemnisés.

Il convient donc, expérience faite, de revenir au principe écarté en 1999 que les nouveaux arrivants paient l'indemnité des sortants. Pour éviter des transferts onéreux et des « dessous de table » qui reviendraient à monnayer un droit concédé par l'Etat, le transfert ne se fait pas en direct, mais par le département ou, cas échéant dans le cadre d'un contrat de prestation, par délégation à une association faîtière, représentative des milieux professionnels.

Afin de permettre à terme le maintien d'un fonds constitué pour améliorer les conditions sociales de la profession, et le paiement de véritables indemnités de retraite, le montant de l'indemnité de départ est en principe plus faible que la taxe unique que paie l'exploitant qui se voit délivrer le permis.

Durant une première période transitoire d'une année, et pour permettre une première rotation des permis, le nombre maximal de permis est fixé par le Conseil d'Etat afin que les listes d'attente actuelles puissent être autant que possible satisfaites, sans pour autant autoriser un accroissement sensible du nombre de permis, ce qui irait à l'encontre des buts poursuivis depuis 1999. La redéfinition du statut des chauffeurs employés et des exploitants sans permis de stationnement et les restrictions apportées nécessitent toutefois que la faculté soit autant que possible offerte à ceux qui exercent depuis un certain temps, de rejoindre les rangs des exploitants avec permis de stationnement.

Dès la deuxième année et jusqu'à atteindre le nombre réduit que fixera à nouveau le Conseil d'Etat, la taxe de délivrance est fixée à 150 % de l'indemnité de départ. Ainsi, les fonds rendus disponibles permettent d'annuler trois permis pour deux délivrés.

Dès que le nombre idéal de permis est atteint, c'est la rotation naturelle et la différence de valeur entre la taxe et l'indemnité, fixée par le Conseil d'Etat sur des prévisions actuarielles qui permet de continuer à servir l'indemnité de départ à la retraite, sur une prévision d'un montant de 40 000 F.

Précision est donnée que, par mesure de simplification, les listes d'attente sont dressées sur la seule base chronologique de l'inscription et l'indemnité devient unique sans qu'il ne soit plus tenu compte d'une quelconque période d'exploitation, dès lors qu'à terme, il se justifie que celui qui a payé pour entrer dans la profession, puisse bénéficier de l'indemnité, même s'il quitte la profession après quelques années. L'absence de durée d'exploitation favorise également une meilleure rotation des permis.

Ces nouveaux principes auront pour effet de permettre rapidement l'intégration aux taxis « officiels » de nombreux actuels exploitants sans permis de stationnement, tout en permettant de continuer dès la deuxième année une politique de régulation à la baisse et une politique sociale à long terme.

h) autres modifications

D'autres modifications sont proposées, d'importance moindre, sans qu'il soit utile ici de les énumérer dans le détail.

Ces modifications soit contribuent à la clarification du texte légal, au vu de l'expérience faite de l'application de la loi, soit apportent des instruments complémentaires pour mieux cadrer et contrôler la profession.

Ainsi en va-t-il par exemple de l'équipement des véhicules taxis de témoins lumineux permettant, en lien avec le compteur horokilométrique, d'indiquer le tarif pratiqué et si le taxi est libre ou occupé ou si le chauffeur a atteint le nombre maximal d'heures de conduite autorisé. Ces moyens techniques ne constituent pas une difficulté ni une charge financière particulière, mais sont indispensables pour une meilleure compréhension et protection du public et un meilleur contrôle par les organes de police.

S'il est renoncé à l'impression automatique d'une quittance, il est imposé au chauffeur de proposer d'office au client une quittance, cas échéant manuelle, mais comportant les références du véhicule et du chauffeur par son numéro de matricule ainsi qu'un numéro d'appel, pour la recherche d'objets perdus ou de plaintes. Le chauffeur de limousine doit quant à lui tenir en sus un journal de ses courses, avec l'indication des prix encaissés.

Les entreprises, pour le suivi de leurs obligations, ont l'obligation de tenir un registre de contrôle, consultable en tout temps par l'autorité.

VI. COMMENTAIRE ARTICLE PAR ARTICLE

Le présent projet de loi ne constitue pas un texte entièrement nouveau, mais reprend de nombreuses dispositions de la loi du 26 mars 1999, modifiées ou complétées.

Par souci d'une meilleure lisibilité, notamment pour que la numérotation des articles soit cohérente, le projet de loi est néanmoins présenté sous la forme d'une nouvelle loi abrogeant l'ancienne.

Les commentaires ci-après s'attachent donc essentiellement aux dispositions modifiées ou nouvelles :

Chapitre I But et champ d'application

Art. 1 But

Le projet de loi reprend la définition des buts de la loi tels qu'ils sont déjà définis à l'article 1 de la loi du 26 mars 1999, en l'élargissant aux services de limousines.

C'est ainsi que les deux premiers alinéas ne constituent qu'une réécriture avec l'adjonction du terme *limousines*.

L'alinéa 3 est l'objet d'un ajout. En effet, par souci d'être complet, il est utile de préciser que les services de limousines et de taxis ne répondent pas seulement aux besoins de la population, mais également des personnes de passage, puisque ces services de transports ne s'adressent pas uniquement à la population résidente, mais aussi et surtout à la nombreuse clientèle de passage à Genève.

Art. 2 Champ d'application

S'appliquant jusqu'alors aux seuls taxis, l'application de la loi à ceux-ci ne s'avérait pas particulièrement délicate, dès lors qu'un taxi est désigné comme tel et reconnaissable.

Il en va autrement dès l'instant où la nouvelle loi entend englober l'ensemble du transport de personnes. Aussi, naît la nécessité d'une réécriture complète de l'article 2.

L'alinéa 1 pose quatre conditions cumulatives pour que le transport soit soumis à la loi :

Transport de personnes : même s'il transporte aussi des biens, notamment des bagages, le transport s'adresse avant tout à des personnes et non à des biens.

Au moyen de véhicules automobiles légers : la loi n'entend pas s'appliquer à d'autres modes de transport que l'automobile et se limiter aux véhicules automobiles légers tels que définis par le droit fédéral, repris à l'article 3 du projet, soit aux véhicules pesant moins de 3,5 tonnes. Ainsi, la loi ne régit pas par exemple le transport par autocars.

Le transport professionnel : le transport professionnel s'oppose au transport privé. Il va de soi que le transport de sa famille, de proches, d'amis ne peut et ne doit pas être régenté par la loi. L'alinéa 3 de l'article 2 est consacré à cette notion.

Sur le territoire du canton de Genève : il s'agit là de la compétence territoriale de la loi qui est l'objet de l'alinéa 4 de cet article.

L'alinéa 3 est consacré à des définitions du transport professionnel par l'emploi d'une liste, non exhaustive, mais exemplative et qui apporte la présomption que le transport est professionnel lorsque l'une des définitions trouve réalisation.

Ainsi, l'autorité administrative ou le juge garde la faculté de qualifier une activité de professionnelle quand bien même elle n'entrerait pas dans l'une des définitions de la loi.

La première définition exemplative (lettre a) pose la présomption que l'activité est professionnelle, dès l'instant où il existe un rapport de

rémunération pour l'activité de conduite du véhicule. La notion de rémunération est l'objet d'une définition à l'article 3, alinéa 4.

Pour éviter que la rémunération du chauffeur soit en réalité camouflée dans la valeur de la location du véhicule lui-même, le projet de loi pose deux autres présomptions que l'activité est néanmoins professionnelle s'il apparaît que la valeur de location du véhicule est surfaite (lettre c) ou si celui qui loue le véhicule n'en fait pas un usage propre. On doit en effet concevoir que celui qui irait louer un véhicule dans une entreprise de location de voitures et qui transporterait des tiers, même s'il prétend ne recevoir aucune rémunération, est présumé exercer une activité professionnelle de transport de personnes.

La même présomption est posée à la lettre d) si celui qui loue un véhicule est un chauffeur professionnel.

Enfin, la lettre e) de cet alinéa reprend une règle plus générale pour indiquer que même en l'absence de rémunération, ou même sous l'apparence d'une gratuité, le seul fait de s'adresser à un nombre indéterminé de personnes ou d'effectuer des transports réguliers (qui s'oppose au transport occasionnel faisant l'objet d'une exception propre à l'art. 4, al. 1, lit. f), constitue néanmoins une activité professionnelle.

S'agissant de la compétence territoriale, l'alinéa 4 repose sur le même principe de définition exemplative, qui apporte la présomption que l'activité est exercée sur le territoire du canton de Genève.

Ainsi, une activité exercée par un transporteur établi à Genève entre dans la compétence territoriale de la loi, ce qui constitue le cas le plus fréquent et le plus simple (lit. a).

Par contre, il convient d'étendre le champ d'application à ceux des transporteurs ou entreprises de transports qui seraient tentés de s'établir hors des frontières cantonales, tout en déployant une activité sur le canton de Genève. C'est ainsi que les deux lettres b) et c) visent les hypothèses où le transporteur simplement s'adresse à une clientèle genevoise, ou si, dans la pratique du transport, le transporteur prend régulièrement en charge des clients sur le territoire cantonal.

Il reste toutefois possible à des limousines ou à des taxis d'autres cantons, voire étrangers, de pratiquer ce qu'on appelle traditionnellement le « cabotage », à savoir la possibilité de déposer occasionnellement un client sur le territoire cantonal, voire même de charger un client préalablement commandé. En l'absence d'une activité régulière, cette activité ne sera pas soumise à la loi genevoise. L'article 18, alinéa 1, répète d'ailleurs cette faculté.

Par contre, dès l'instant où un transporteur installé dans un autre canton ou à l'étranger établit une quelconque régularité à son activité sur Genève, il ne pourra la maintenir sans se soumettre aux exigences de la loi, notamment à la délivrance d'une autorisation d'exploiter.

Al. 5

Cette disposition poursuit le but d'éviter que par une dissociation des personnes juridiques entre l'organisateur du transport et le transporteur lui-même, des entreprises puissent s'installer hors du canton, tout en échappant au contrôle de la loi.

Art. 3 Définitions

Al. 1

Pour éviter toute difficulté d'interprétation de la loi, et comme cela se pratique souvent dans les législations modernes, un certain nombre de définitions sont nécessaires.

Pour la définition des véhicules automobiles légers, des voitures de tourisme et des minibus, le projet de loi reprend les définitions du droit fédéral. Cela s'avère particulièrement nécessaire, non seulement par souci d'homogénéité des législations fédérale et cantonale, mais aussi parce qu'un certain nombre de droits et d'obligations en la matière sont au niveau du droit fédéral, voire du droit international, vu les accords entre la Suisse et l'Union européenne. C'est notamment le cas des permis de conduire, mais également des autorisations et certificats fédéraux de capacité prévus par le droit fédéral, le transport par minibus hors des frontières nationales étant soumis à autorisation fédérale, sur le fondement d'un certificat fédéral de capacité.

Al. 2 et 3

L'intégration des limousines dans la loi nécessite également qu'une définition de base soit donnée pour délimiter les limousines des taxis. Outre le caractère de confort particulier réservé aux limousines, c'est avant tout le mode de réservation et de rémunération qui est mis en exergue dans la différence des limousines et des taxis. A la différence du taxi, le transport par limousine doit reposer sur une entente préalable sur la rémunération dont le critère de base est celui du temps consacré et non du trajet. On se rapproche, s'agissant des limousines, de la location d'un véhicule, mais avec chauffeur.

Al. 4

Au nombre des définitions, celle de la notion de rémunération, visée à l'article 2, alinéa, 3 s'avère également nécessaire. Il faut par ailleurs savoir qu'une pratique s'est développée chez des fabricants d'automobiles ou leurs

importateurs qui mettent parfois à disposition des véhicules à titre gratuit, à l'occasion de grandes manifestations, pour effectuer du transport de personnes, mais également pour promouvoir la marque ou un nouveau modèle. Aussi, la loi assimile ces pratiques à la notion de rémunération. Ainsi, l'offre de courses gratuites dans un but de « sponsoring », n'échappe pas à l'application de la loi.

Art. 4 Exceptions

Al. 1

Des exceptions à l'application de la loi au transport professionnel de personnes sont nécessaires, soit parce que certains transports sont déjà soumis à d'autres législations, soit qu'il n'existe pas un quelconque but d'intérêt public à soumettre au contrôle certaines activités.

Ainsi, le transport sanitaire et le transport en trafic de ligne sont soumis à d'autres régimes légaux.

Sont par ailleurs exclus du champ d'application de la loi les transports faits en interne d'une entreprise ou d'une école. Le transport par l'entreprise elle-même de ses travailleurs ou les bus de ramassage scolaire sont en effet fréquents et il ne se justifie pas de soumettre ces activités à la loi quand bien même le transport pourrait être qualifié de professionnel selon les définitions données à l'article 2.

Le projet a également voulu permettre le maintien des navettes d'hôtels, organisées principalement entre l'Aéroport et les hôtels, sans les soumettre à la loi. Il en va de même des services de limousines dont disposent actuellement certains établissements bancaires ou financiers qui offrent cette prestation à certains de leurs clients.

Il est vrai, s'agissant des services offerts par les hôtels et les banques, que même si on devait assujettir leur activité à la loi, donc au régime d'autorisation, cela n'impliquerait pas nécessairement leur disparition. Cette activité étant toutefois en marge du service général offert par les limousines et les taxis à la population, le choix est fait de ne pas alourdir inutilement l'application de la loi ou les contraintes imposées à certaines branches professionnelles.

Enfin, sous lettre f), le projet reprend une définition négative du champ d'application tel que résultant de l'article 2, pour préciser que le transport occasionnel de personnes n'est pas considéré comme l'exercice d'une activité professionnelle soumise à la loi, sous la double présomption que le chauffeur n'est pas lui-même un professionnel et qu'aucune rémunération n'est perçue.

Al. 2

Il convient également de préciser, et c'est là une exception importante car tant les chauffeurs de limousines que les chauffeurs de taxis emploient couramment leur véhicule en privé, que la loi ne s'applique plus pour de telles courses. Subsistent néanmoins, en application de l'OTR 2, un certain nombre d'obligations dans le maniement du tachygraphe durant les courses privées.

Chapitre II Conditions d'exercice de la profession

Le projet de loi divise en deux nouvelles sections la section 1 de la loi de 1999, pour distinguer les cartes professionnelles attachées à la personne des chauffeurs et des dirigeants d'entreprises, comparables à des certificats de capacité au niveau cantonal (section 1, art. 5 à 8), des autorisations d'exploiter (section 2, art. 9 à 18).

Il s'avère en effet, comme dans toutes professions, que la distinction doit être faite car les conditions de retrait ou de suspension ne sont pas les mêmes. Il peut en effet arriver que les conditions pour être autorisé à exploiter ne soient plus réunies quand bien même le chauffeur ou le dirigeant n'a pas pour autant perdu la qualification qui est la sienne. Un chauffeur disposant de la carte professionnelle ad hoc peut également choisir de ne pas exercer pendant un certain temps, ou de travailler comme employé ou comme indépendant, quand bien même la titularité de la carte professionnelle n'est pas affectée.

Ces distinctions permettent à la loi de faire des distinctions dans le cadre des retraits des autorisations. Ainsi, la teneur de l'article 31 (reprise dans une nouvelle teneur de l'article 18 de la loi actuelle) distingue les cas de révocation des cartes professionnelles et des autorisations d'exploiter, alors que les articles 45 et 46 visent les cas de suspension et retrait des cartes professionnelles de ceux qui ont violé la loi, dites mesures entraînant des effets divers sur les autorisations d'exploiter, les entreprises exploitées sous la forme d'une personne morale ayant la faculté de remplacer le dirigeant.

Section 1 Autorisations d'exercer comme chauffeur ou dirigeant d'une entreprise

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise

Cet article est repris de l'article 3 de la loi actuelle. Il est l'objet d'une réécriture pour intégrer les chauffeurs de limousines et l'adjonction d'un deuxième alinéa permet d'ajouter la catégorie de dirigeants d'une entreprise.

Le projet de loi veut en effet modifier et simplifier les catégories en prévoyant deux statuts distincts, l'un de chauffeur de limousine ou de taxi, l'autre de dirigeant d'une entreprise. Il est en effet apparu que le maintien d'une double qualification intermédiaire, de chauffeur indépendant avec ou sans employé, ne se justifiait pas et ne faisait qu'alourdir inutilement le système des autorisations. D'autre part, il convient que le chauffeur de limousine ou de taxi au bénéfice de sa carte professionnelle puisse librement choisir (pour autant que son statut en Suisse le permette) de travailler comme employé ou indépendant, sans devoir obtenir une autre carte professionnelle.

Dans la teneur de la loi actuelle, le titulaire de la carte professionnelle de chauffeur indépendant ne peut plus être chauffeur-employé, ce qui n'est nullement justifié et est irréalisable dans la pratique.

Art. 6 et 7 Carte professionnelle de chauffeur de limousine Carte professionnelle de chauffeur de taxi

Ces deux dispositions, quasiment identiques dans leur libellé, reprennent pour l'essentiel les conditions des articles 4 et 5 de la loi de 1999, en faisant la distinction entre les chauffeurs de limousines et les chauffeurs de taxis.

L'alinéa 2, lettre b), précise, tant pour les employés que pour les indépendants, que le titulaire de la carte professionnelle doit être Suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse. En raison de l'accord sur la libre circulation des personnes conclu entre la Suisse et l'Union européenne, la notion du « *droit de séjourner en Suisse* » a été supprimée au bénéfice d'une autorisation de travailler en Suisse, puisqu'un frontalier tant employé qu'indépendant dispose dorénavant de cette faculté.

La modification depuis avril 2003 des catégories des permis de conduire au niveau fédéral, unifiés à la norme européenne, nécessite également une modification ainsi que l'adjonction d'une référence aux autorisations et certificats fédéraux de capacité prévus par la loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route (LTV) et ses ordonnances d'application, ainsi que par l'accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération Suisse sur le transport de marchandises et de

voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres), lorsque le chauffeur sollicite la conduite d'un minibus.

En effet, ces dispositions fédérales et internationales sont applicables, pour le transport professionnel de personnes, dès que le véhicule conduit a plus de 9 places assises, conducteur compris (cf. art. 3, al. 1, lit. b).

En raison des modifications pouvant intervenir dans le droit fédéral et international, il est fait une référence générique auxdites dispositions, sans les mentionner plus en détail, pour éviter que la loi cantonale doive être modifiée à chaque changement se produisant au niveau fédéral ou international.

Art. 8 Carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

La loi actuelle ne distingue pas le statut de dirigeant d'une entreprise de l'autorisation accordée à l'entreprise elle-même. L'absence de cette distinction pose un certain nombre de problèmes, notamment lorsqu'il s'agit de permettre à une entreprise de poursuivre son activité lorsque le dirigeant de l'entreprise ne dispose plus des qualités professionnelles requises ou décède.

Le nouvel article 8 reprend ainsi les conditions qui étaient attachées à la personne du dirigeant, de l'article 6 de la loi actuelle.

Pour les personnes exploitant au moins trois véhicules, il est maintenu la possibilité offerte au département de renoncer à l'exigence de la carte professionnelle de chauffeur.

Une nouvelle exception est ajoutée, soit la possibilité offerte au département de renoncer à la réussite de l'examen prévu à l'article 28 pour les personnes qui posséderaient déjà une formation jugée équivalente.

Il ne se justifie en effet pas que des personnes qui ont dirigé des entreprises, même dans un autre domaine d'activité, ou possèdent des diplômes suffisants quant à justifier de leurs connaissances dans la gestion d'une entreprise, ne puissent pas bénéficier d'équivalences.

Le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise qui n'a que la carte professionnelle de chauffeur de limousine, ne se verra attribuer la carte de dirigeant que pour l'exploitation d'un service de limousine. Par contre, le titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise qui bénéficie de la carte professionnelle de chauffeur de taxi pourra exploiter les deux types d'entreprise.

Section 2 Autorisations d'exploiter un service de transport de personnes

Art. 9 Autorisations d'exploiter

Al. 1

L'alinéa 1 énumère de manière exhaustive les six types d'autorisations que le département peut délivrer.

A noter que sans compter ici l'activité de limousine nouvellement introduite dans le projet, la loi de 1999 était restée muette sur l'autorisation d'exploiter un taxi sans permis de stationnement, la loi ne soumettant cette activité à aucune disposition particulière, l'essentiel des obligations étant mis à charge des détenteurs des permis de stationnement.

Al. 2

La loi actuelle est également muette sur la faculté offerte aux exploitants de cumuler plusieurs autorisations sur la même personne.

Ce silence de la loi a permis des abus qui nuisent particulièrement à la profession. C'est ainsi que des indépendants, déjà titulaires d'une autorisation, voire d'un permis de stationnement, sollicitent du département l'immatriculation d'autres véhicules, notamment de taxis sans droit de stationnement, pour faire circuler ces véhicules avec des « employés ».

Dès l'instant où un indépendant est au bénéfice d'une autorisation lui permettant d'exploiter un véhicule, et qu'il a l'obligation de conduire personnellement son véhicule, on ne voit en effet pas comment il pourrait exploiter un ou plusieurs autres véhicules, sans créer (ce que la loi permet) une entreprise, mais qui implique des incombances différentes.

La faculté laissée jusqu'ici d'immatriculer d'autres véhicules de taxi, sans droit de stationnement, participe au phénomène de location de plaques que la loi de 1999 a déjà voulu combattre. En effet, l'immatriculation d'un second véhicule pour y faire travailler un employé qui en réalité loue le véhicule, voire uniquement le droit d'exploiter, constitue un détournement des buts de la loi.

Il se justifie donc d'interdire sur le principe la délivrance de plus d'une autorisation par personne, en réservant les exceptions suivantes :

L'exploitation simultanée, en qualité d'indépendant, d'un service de limousines et de taxis : on a en effet vu que le chauffeur de taxi a la faculté de travailler comme chauffeur de limousine. Pour éviter les abus liés au fait que des taxis se transforment en dernière minute en limousines pour effectuer certaines courses, les taxis n'auront plus la faculté de supprimer leur

désignation de taxi (cf. art. 38, al. 5 et 6, et 42, al. 3). Par contre, et c'est là une demande largement exprimée par la profession, il convient de permettre aux chauffeurs de taxi indépendants d'exercer parallèlement une activité comme chauffeurs de limousine, ce qui implique toutefois qu'ils le fassent avec un autre véhicule que le véhicule taxi. Le fait qu'ils doivent changer de véhicule pour exercer l'activité de limousine est suffisant à empêcher les abus en question.

La même exception est faite pour l'exploitation concurrente d'un service de limousines sous forme d'entreprise et d'un service de taxis sous forme d'entreprise. On peut en effet imaginer qu'une entreprise de taxis veuille offrir à une partie de sa clientèle un service de limousines, sans que cela ne nuise à la protection du consommateur.

Enfin, l'exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis doit pouvoir également exercer le métier du taxi lui-même.

Art. 10, 12, 13 Autorisations d'exploiter une limousine ou un taxi avec ou sans permis de stationnement en qualité d'indépendant

Ces trois dispositions visent les trois hypothèses du transport de personnes par des indépendants.

Le libellé commun aux trois dispositions, sous réserve de quelques exceptions, comporte des exigences nouvelles par rapport à la loi actuelle.

Ces obligations nouvelles figurent sous l'alinéa 1 et sont les suivantes :

Une adresse professionnelle : en s'adressant à un public large, il est important que les exploitants aient une réelle adresse à laquelle ils puissent être atteints, notamment par téléphone. Il s'est avéré que nombreux étaient les cas où des clients ayant perdu ou oublié un objet, ou désirant émettre des réclamations, ne disposaient d'aucun moyen pour retrouver le chauffeur les ayant transportés. C'est particulièrement le cas des chauffeurs qui ne sont pas affiliés à une centrale de diffusion d'ordres de courses. Cette exigence répond donc à un besoin de protection du consommateur et vise à éviter l'existence d'exploitants « fantômes ».

Caisse de compensation et convention collective de travail : dans le cadre de la délivrance des autorisations, il appartient à l'autorité administrative de vérifier, lorsque cela est possible, que les exploitants respectent leurs obligations au regard de la législation sociale.

Propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule : pour lutter notamment contre le phénomène de location de plaques, l'exigence est clairement posée dans la loi que celui qui immatricule le véhicule doit en être le propriétaire ou

le preneur de leasing. L'absence de précisions dans la loi actuelle est source de difficultés dans la lutte contre le phénomène de location de plaques.

Pour les limousines et les taxis sans permis de stationnement, obligation est faite que les titulaires d'une autorisation disposent d'un local ou d'un emplacement privé pour garer leur véhicule lorsqu'ils ont terminé une course, dans la mesure où ils ne jouissent pas d'un usage accru du domaine public pour attendre les clients.

Cette exigence n'est évidemment pas reprise pour les exploitants d'un taxi avec permis de stationnement, puisque tel est précisément leur privilège.

Al. 2 et 3

Les exploitants indépendants ne peuvent immatriculer qu'un seul véhicule et ont une obligation de conduite personnelle et principale de leur véhicule. Ce n'est que si les exploitants peuvent justifier conduire de manière personnelle et principale leur véhicule que la possibilité leur est offerte d'avoir un ou plusieurs doubleurs, sous forme d'employés, obligation précisée à l'article 37.

Cette disposition, combinée avec l'article 37, participe à la lutte contre la location de plaques. Il s'avère en effet que si l'on ne peut interdire à un indépendant d'avoir un doubleur sous forme d'employé, on doit par contre pouvoir exiger de lui qu'il conduise personnellement son véhicule. Si cette condition est remplie, il n'y a pas à craindre que le titulaire de l'autorisation, par le recours à des employés, ne fasse en réalité qu'une location de plaques.

A noter d'ailleurs que le recours à un employé nécessite le respect des autres conditions de la loi, notamment de l'article 36 et de l'article 40, alinéa 2, la charge de la preuve incombant à l'exploitant employeur.

Art. 11 et 14 Autorisations d'exploiter un service de limousines ou un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise

Dès que le même titulaire possède deux véhicules pour l'exploitation d'un service de limousines ou d'un service de taxis avec permis de stationnement, la loi considère qu'il exploite sous la forme d'une entreprise et une autorisation spéciale doit être délivrée.

A noter que la loi ne prévoit pas la faculté d'exploiter une entreprise de taxis sans permis de stationnement. Cela est justifié par le fait qu'un cumul d'autorisations n'est pas possible.

D'autre part, la liberté économique résultant de l'article 27 de la Constitution fédérale est respectée dès lors qu'un chauffeur a la faculté, sans

numerus clausus, d'exercer l'activité du taxi, y compris d'avoir des employés. L'intérêt public à limiter cette activité à un seul véhicule se justifie par le but poursuivi par la loi qui veut éviter l'usage fait de patentes par des tiers et de ce fait un accroissement démesuré du nombre de taxis et une perte de contrôle de l'activité.

Les articles 11 alinéa 1 et 14 alinéa 1 reprennent les mêmes obligations que celles imposées aux indépendants et imposent les obligations complémentaires suivantes :

- Selon les articles 53A, chiffre 5 et 54, de l'Ordonnance sur le registre du commerce, les entreprises de transports de personnes ont l'obligation de s'inscrire sur le registre du commerce dès qu'elles atteignent une recette annuelle de 100 000 F. On peut dès lors supposer qu'une entreprise qui dispose d'au moins deux véhicules entre dans le régime obligatoire de l'inscription, raison pour laquelle il convient que lors de la délivrance de l'autorisation, le respect de cette exigence légale soit vérifié.
- S'agissant des véhicules, une différenciation est faite entre les entreprises de limousines et les entreprises de taxis. Pour les limousines, l'exigence porte sur la propriété ou le leasing des véhicules servant usuellement à l'activité alors que cette exigence porte sur tous les véhicules s'agissant des taxis avec permis de stationnement. Pour les entreprises de limousines, il convient que l'entreprise soit dotée d'un certain nombre de véhicules, mais on doit toutefois continuer à permettre la pratique qui existe actuellement, les entreprises de la place se mettant à disposition des véhicules, selon les besoins des uns et des autres. Cette faculté est réservée à l'article 38, alinéa 2. Par contre, vu les permis de stationnement liés aux entreprises de taxis, et pour éviter le phénomène de location de plaques, il est impératif que l'entreprise de taxis soit non seulement titulaire des permis de stationnement, mais propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules.
- Une exigence complémentaire est également imposée aux entreprises de disposer non seulement d'une adresse fixe, mais de véritables locaux et d'une infrastructure administrative nécessaire à accomplir ses tâches, notamment à l'égard des employés. Cette exigence se veut contribuer à la lutte contre l'existence d'entreprises purement virtuelles et n'offrant aucune protection aux clients.

Afin d'offrir aux entreprises une certaine pérennité, et d'éviter qu'elles soient dépendantes des capacités professionnelles ou de la survie de leurs dirigeants, les entreprises de limousines ou de taxis avec permis de

stationnement ont la faculté de s'organiser sous forme de personne morale, ladite personne morale étant titulaire de l'autorisation.

Ce choix est imposé non seulement pour le motif qui précède, mais aussi du fait que les entreprises de limousines actuellement actives à Genève sont pour la plupart organisées sous forme de personnes morales. On ne saurait dès lors, ni imposer auxdites entreprises de limousines de revenir à un statut d'entreprise individuelle, ni faire une différence avec les entreprises de taxis, différence qui ne saurait se justifier au regard du principe de l'égalité de traitement.

L'autorisation d'exploiter un service de limousines ou un service de taxis avec permis de stationnement sous forme d'entreprise offre la faculté (al. 2) non seulement d'avoir des employés, selon le nouveau statut défini par la loi (art. 36 et 40 pour les taxis avec permis de stationnement), mais aussi de mettre des véhicules à disposition de chauffeurs indépendants dans le cadre d'un bail à ferme, dans un régime contrôlé (art. 41 pour les taxis avec permis de stationnement).

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

Al. 1

Les centrales d'ordres de courses de taxis n'ont pas été l'objet d'une réglementation dans la loi de 1999.

Par contre, sous des régimes antérieurs, et plus particulièrement lorsque l'affiliation à une centrale d'ordres de courses était obligatoire, celles-ci étaient l'objet de réglementations diverses, en tous les cas soumises au contrôle de l'autorité administrative.

Les centrales d'ordres de courses de taxis jouent un rôle important dans le service public du taxi. C'est grâce à elles que le client est en mesure d'obtenir un taxi par appel téléphonique, notamment de jour comme de nuit. Les centrales jouent également un rôle important pour le service aux clients après la course, en particulier lorsqu'il s'agit de retrouver un véhicule en raison d'objets perdus.

Vu le rôle important que lesdites centrales jouent dans l'activité du taxi, il apparaît important de les soumettre à un régime d'autorisation tout comme pour les autres activités de la branche.

Mais il s'agit avant tout, et c'est là le but d'intérêt public, de veiller à ce que le consommateur qui se fie à un numéro d'appel d'une centrale d'ordres de courses puisse réellement faire appel à un service comportant une

véritable organisation de taxis et susceptible de lui adresser un véhicule, de jour comme de nuit, week-end compris.

Pour ce motif, un certain nombre d'exigences sont posées, pour certaines identiques aux entreprises de limousines et de taxis, et pour d'autres particulières à ce type d'activité, à savoir :

une infrastructure suffisante et un nombre minimal de taxis : cette double exigence, dont les contours devront être déterminés par le Conseil d'Etat, a pour but d'assurer à la clientèle l'existence d'une véritable centrale et éviter ainsi que le client fasse appel à une centrale qui en réalité ne disposerait ni des moyens techniques, ni surtout du nombre de véhicules nécessaires à assurer les courses. Les limites que fixera le Conseil d'Etat ne devront toutefois pas être trop élevées, dans la mesure où il importe que dans la configuration actuelle des centrales existant à Genève, la plupart puissent subsister, dans la mesure où il est important que se maintienne une concurrence entre plusieurs centrales.

Service 24 heures sur 24 : cette exigence est nécessaire pour assurer le service public de jour comme de nuit et durant le week-end.

Prestation de recherche d'objets ou de réclamation : il est également imposé aux centrales d'offrir à leurs clients un tel service qui joue un rôle essentiel dans les prestations aux clients.

Par ailleurs, afin de permettre autant que possible aux exploitants de pouvoir s'affilier à une centrale, il est imposé aux centrales l'interdiction de solliciter des nouveaux affiliés des indemnités d'entrée.

Il s'est en effet avéré dans le passé que des centrales usaient de ce moyen pour créer une sorte de *numerus clausus*, poursuivant un but contraire à l'intérêt général. Cette limitation n'empêche pas qu'une centrale, organisée sous la forme d'une personne morale, permette à ses affiliés de devenir actionnaires ou coopérateurs, sans toutefois l'imposer d'entrée de cause.

Enfin, pour les centrales diffusant leurs ordres de courses à des taxis sans droit de stationnement, il est imposé qu'elles disposent de quelques places de stationnement permettant d'éviter les encombrements des taxis aux alentours de la centrale.

Al. 2 et 3

Si les centrales peuvent exister aussi bien pour les taxis sans permis de stationnement qu'avec permis de stationnement, la mixité des centrales est par contre abolie. Dans la mesure où les taxis sans droit de stationnement n'ont en effet aucun accès ni aux stations, ni aux voies de bus, on ne peut

concevoir que la même centrale diffuse indifféremment des courses à l'une et à l'autre catégorie de taxis, au risque sinon de tromper la clientèle.

Art. 16 Personnes morales

Si la faculté est offerte aux entreprises de limousines ou de taxis ainsi qu'aux centrales d'ordres de courses de taxis de s'organiser sous la forme d'une personne morale, un certain nombre de limitations sont nécessaires afin d'éviter que cette ouverture ne puisse être source d'abus ou de moyens de détourner la loi.

Ainsi, selon l'alinéa 1, seules les personnes morales constituées en sociétés de capitaux sont visées. Le but de la loi n'est en effet pas de permettre que des exploitants se regroupent par exemple sous la forme d'une association, dont le régime légal est particulièrement souple, ou même d'une fondation, faute de pouvoir exercer le contrôle nécessaire. Il en irait de même des sociétés de personnes telles que la société en nom collectif ou en commandite.

Le projet de loi fait une distinction entre les règles générales s'appliquant aux trois types d'entreprises, et réserve des dispositions particulières (art. 17 ci-après), aux entreprises de taxis avec permis de stationnement.

Au titre des règles générales, il est posé le principe (al. 2) que les actions doivent être nominatives et ne peuvent être détenues à titre fiduciaire. On retrouve une telle règle dans d'autres législations, notamment relatives aux hôtels et restaurants, afin que l'autorité administrative conserve une visibilité sur le ou les réels titulaires.

Pour éviter également l'institution du prête-nom, une telle pratique est non seulement expressément interdite, mais il est fait interdiction au titulaire de la carte professionnelle de dirigeant d'entreprise de faire usage de sa carte dans plus d'une entreprise.

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

L'exploitation d'une entreprise de taxis avec permis de stationnement par une personne morale nécessite que des limitations plus importantes soient posées par la loi, du fait du *numerus clausus* existant sur les permis de stationnement et afin d'éviter que les dispositions des articles 21 à 24 de la loi, qui prévoient notamment un fonds destiné à l'amélioration des conditions sociales de la profession, ne soient réduites à néant.

C'est ainsi qu'à l'alinéa 1, le transfert du capital d'une telle personne morale est soumis à l'approbation préalable du département qui en vérifie les

conditions. A défaut, la transaction est de nullité absolue, puisque rendue illicite par la loi (art. 20, al. 1, CO).

Le contrôle qu'effectue le département (al. 2) porte sur la valeur de l'entreprise, afin de vérifier que la valeur même du permis de stationnement, soit du droit concédé par l'Etat, ne soit pas prise en considération à une autre valeur que celle réglementée à l'article 22. D'autre part, tout transfert du capital implique le paiement au fonds constitué afin d'améliorer les conditions sociales de la profession, selon la différence de valeur entre la taxe d'entrée et l'indemnité de sortie, pour préserver l'égalité entre les exploitants indépendants ou en raison individuelle et les personnes morales (al. 3).

Pour permettre une continuité des entreprises en cas de décès du titulaire, ou pour permettre au titulaire en raison individuelle de passer en personne morale, voire en se regroupant, les alinéas 4 et 5 offrent expressément ces facultés, qui resteront en tous les cas soumises à l'accord du département.

A chaque changement dans la titularité des actions, le département vérifie que les conditions d'exploitation restent réunies et notamment que le dirigeant soit titulaire de la carte professionnelle et reste intéressé au capital de l'entreprise.

Art. 18 Véhicules étrangers et d'autres cantons

Cette disposition constitue la reprise de l'article 7 de la loi actuelle qui ne subit que peu de modifications, sauf l'adjonction du terme « *limousines* ».

L'alinéa 3 comporte une précision complémentaire, à savoir qu'à l'aéroport de Genève Cointrin, l'autorisation donnée à des véhicules étrangers nécessite que soit aménagé un lieu spécifique, séparé des stations de taxis, pour charger et décharger les clients.

Cette précision s'avère nécessaire dans la mesure où de nombreuses querelles continuent à alimenter les chauffeurs professionnels à l'aéroport, les chauffeurs de limousines et de taxis étrangers continuant à se mettre en attente de clients à l'aéroport en tous lieux.

Un nouvel alinéa 4 vient également compléter cet article pour permettre au département, lors de manifestations importantes, d'accueillir des véhicules extra-cantonaux. En pouvant procéder à la délivrance de telles autorisations, le département pourra ainsi vérifier que les véhicules sont équipés de tachygraphes et que les chauffeurs sont titulaires des permis de conduire nécessaires, ce qui n'est souvent pas le cas aujourd'hui, quand bien même ces véhicules affluent lors des grandes manifestations.

Section 3 Usage du domaine public et permis de stationnement

Art. 19 Usage du domaine public

La loi de 1999 ne comporte de dispositions que sur le permis de stationnement et sur l'usage qui peut en être fait, mais sans définir les droits des autres véhicules qui ne disposent pas du permis de stationnement.

Il convient donc que le premier article de cette section soit consacré aux définitions des droits des uns et des autres, les autres dispositions de la section étant consacrées aux droits plus particuliers des titulaires des permis de stationnement.

Les véhicules sont divisés en deux catégories, d'une part les limousines et les taxis sans droit de stationnement, et d'autre part les taxis avec permis de stationnement.

Pour les premiers, dans la mesure où l'Etat ne concède aucun droit d'usage accru du domaine public, il se justifie de les considérer comme tous autres automobilistes dans la circulation, soit comme des usagers faisant un usage commun du domaine public. C'est ainsi qu'ils n'ont accès ni aux stations de taxis, ni aux voies réservées aux transports communs ou aux rues marchandes ou piétonnes.

A relever que jusqu'ici, mais sans que la loi ne l'ait jamais tranché dans un sens ou dans l'autre, les taxis sans droit de stationnement disposaient néanmoins d'une tolérance à faire usage des voies de bus. Or, cette tolérance ne saurait être maintenue, dans la mesure où les difficultés de trafic, l'engorgement de la ville et la nécessité qui existe d'offrir aux taxis avec permis de stationnement l'accès le plus large possible aux voies de bus, ne permettent pas de le faire sans aucun contrôle du nombre de véhicules disposant d'une pareille faculté.

L'alinéa 5 offre toutefois la possibilité au Conseil d'Etat de favoriser le travail des limousines et des taxis sans droit de stationnement en organisant en certains lieux où ils se rendent fréquemment des zones pour leur permettre de déposer leurs clients ou de charger les clients préalablement commandés.

Art. 20 Limitation des permis de stationnement

Cet article reprend les deux premiers alinéas de l'article 9 de la loi de 1999. Parmi les critères retenus pour fixer le nombre de permis de stationnement, la notion de « *l'évolution du trafic automobile* » est supprimée dès lors qu'il apparaît que ce critère, soit fait double emploi avec celui de

l'utilisation du domaine public, soit n'a pas un sens propre pour déterminer le nombre de taxis nécessaire à Genève.

Que le nombre de taxis avec permis de stationnement soit de 700, 800 ou 900 ne change d'ailleurs rien au trafic, et même à considérer la nécessité de désengorger le trafic automobile, ce n'est assurément pas par une réduction des taxis qu'il faudrait intervenir.

Les autres alinéas de l'article 9 de la loi actuelle sont repris dans les articles 21 et 22, spécifiquement réécrits l'un pour la délivrance des permis de stationnement, l'autre pour l'annulation desdits permis.

Art. 21 Délivrance des permis de stationnement

Le projet de loi reprend dans les grandes lignes le principe qui était celui instauré en 1999, à savoir le principe du *numerus clausus*, doublé d'une liste d'attente, tant que le nombre de demandes est supérieur au nombre de permis disponibles.

La nouveauté consiste à permettre toutefois une rotation des permis de stationnement entre ceux qui désirent quitter la profession et ceux qui désirent y entrer. C'est ainsi que celui qui se voit délivrer un permis de stationnement paye une taxe d'entrée qui, par le jeu de la solidarité, profite dans un premier temps à celui qui veut sortir et bénéficie ainsi d'une indemnité.

Celui qui a payé sa taxe d'entrée la retrouvera lorsqu'il quittera la profession, car il y aura toujours la demande d'un remplaçant. L'histoire du taxi à Genève sur plusieurs décennies démontre en effet que la demande n'a jamais fléchi.

La loi de 1999 avait essentiellement prévu ce mécanisme dans le cadre de ses dispositions transitoires (art. 38), laissant ainsi planer un flou sur ce qu'il adviendrait des indemnités de sortie après la période transitoire, soit lorsque le nombre idéal de permis de stationnement aurait été atteint.

Pour ce motif, le projet de loi ancre le principe même dans la loi et non dans les dispositions transitoires.

Ainsi, tant et aussi longtemps qu'il existe une personne qui demande à restituer son permis de stationnement, le département peut, jusqu'au nombre maximal de permis décidé chaque année, délivrer un nouveau permis qui vient le remplacer.

Si les demandes de délivrance d'un permis sont plus élevées que les demandes de cessation d'activité, une liste d'attente est également créée pour les requérants.

Aucune transmission de permis ne pouvant se faire en direct, d'exploitant à exploitant, des « dessous de table » ne sont pas à craindre d'autant que les listes d'attente ne sont pas rendues publiques.

Ce système permet à tous ceux qui aujourd'hui sont titulaires d'un permis de stationnement d'envisager de quitter la profession en bénéficiant d'une aide, financée par ceux qui désirent entrer dans la profession.

A terme, par le jeu de la différence entre la taxe d'entrée et l'indemnité de sortie, le Conseil d'Etat peut à la fois réguler le nombre de permis de stationnement et assurer à l'ensemble des exploitants, un petit capital de retraite.

A l'alinéa 6, le principe est posé que l'indemnité en cas de cessation de l'activité soit au moins égale à 40 000 F qui correspond au montant auquel se sont habitués les exploitants depuis 1999. Par souci de précision de la délégation législative, cet alinéa précise également un plafond de la taxe qui ne peut dépasser 100 000 F.

Art. 22 Annulation des permis de stationnement

Cette disposition se conjugue de pair avec l'article 21. Il est repris, dans les grandes lignes, des principes jusqu'alors fixés à l'article 38 de la loi actuelle, avec les rectifications suivantes :

L'indemnisation des permis dont l'annulation est demandée peut se faire non seulement lorsque des fonds suffisants sont à disposition, mais aussi en prévision des candidats prêts à payer la taxe de délivrance d'un nouveau permis.

Le titulaire d'un permis de stationnement qui demande son annulation peut y renoncer, au dernier moment, au bénéfice du suivant, sans perdre le bénéfice de son rang. L'expérience a démontré que le principe qui veut que celui qui renonce perde tous droits à subsister sur la liste d'attente ne repose sur aucun intérêt, d'autant que l'inconnue de la date à laquelle l'indemnité sera versée doit conduire à plus de souplesse pour permettre à l'exploitant de prendre certaines dispositions.

Il n'y a plus lieu, comme cela était prévu à l'article 38, alinéa 6, de la loi de 1999, de prévoir que celui qui demande l'annulation de son permis de stationnement, ne pourrait plus exercer pendant une certaine durée. En effet, le fait qu'il doive payer une taxe d'entrée au moins égale, si ce n'est supérieure, lui enlèverait tout intérêt à une opération de sortie et d'entrée simultanée. D'autre part, il se verrait placé en queue de la liste d'attente.

Pour préserver une égalité entre les indépendants et les entrepreneurs titulaires de plusieurs permis de stationnement, il est prévu (al. 7) que le

titulaire de plusieurs permis de stationnement ne peut obtenir d'indemnités que permis après permis, tant qu'il existe une liste d'attente. A noter toutefois qu'un tel exploitant conserve la faculté de s'organiser sous la forme d'une personne morale, et dans ce cas, d'obtenir l'autorisation du Département de vendre les actions, dans la valeur desquelles seront comprises les indemnités des permis de stationnement.

Enfin, dans la mesure où l'indemnité poursuit le but d'indemniser des sorties volontaires, la révocation du permis de stationnement ou son annulation à titre de sanction disciplinaire, supprime le droit à l'indemnité. Il en va de même en cas de faillite (al. 9).

Art. 23 Usage des permis de stationnement

L'article 11 de la loi de 1999 institue l'interdiction de la location de plaques.

Comme cela a déjà été examiné ci-avant, le seul libellé de cette interdiction s'est révélé insuffisant à permettre une lutte efficace contre le phénomène de location de plaques, à défaut que soit clairement stipulé l'usage qu'il est permis de faire d'un permis de stationnement et l'usage qui en est interdit.

C'est ainsi que la nouvelle rédaction de l'article 23 s'attache à ce mode de procéder.

Le principe de base est repris aux alinéas 1 et 2, à savoir que le titulaire du permis de stationnement, et donc de l'autorisation d'exploiter doit faire un usage personnel et intransmissible du permis et la mise à disposition d'un véhicule bénéficiant d'un tel permis ou du bénéfice de l'immatriculation reste strictement interdit.

Par contre, deux facultés restent offertes aux titulaires de permis de stationnement (al. 3 et 4) :

La faculté d'avoir des employés, mais pour autant qu'ils respectent et prouvent respecter les conditions de l'article 40.

La faculté pour l'entreprise de mettre des véhicules à disposition d'indépendants, mais pour autant qu'ils respectent et prouvent respecter les conditions de l'article 41.

Ainsi, le principe de base reste l'interdiction de mettre le véhicule ou le bénéfice de l'immatriculation au bénéfice d'un tiers, la loi posant à l'alinéa 5 la présomption que si l'exploitant déborde des strictes conditions fixées aux articles 40 ou 41 (dont la charge de leur respect lui incombe), il réalise une location de plaques interdite.

L'alinéa 6 consacre une sanction lourde qui fait défaut de manière expresse dans la loi actuelle, à savoir la révocation de l'autorisation d'exploiter, voire des permis de stationnement concernés pour l'entreprise, avec perte de l'indemnité d'annulation des permis.

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

L'alinéa 1 de cette disposition reprend le libellé de l'article 12 de la loi actuelle, avec les quelques corrections nécessaires dues au nouveau libellé des articles 7 et suivants.

Dans le système actuel, résultant notamment de l'article 38 de la loi et de l'article 57 du règlement, le titulaire d'un permis de stationnement qui vient à décéder perd, au bénéfice de ses héritiers tout droit à l'indemnité. Bien que se justifiant eu égard à la volonté du législateur que l'indemnité soit une incitation au départ volontaire des exploitants, cette prescription a causé de nombreux troubles dans la profession qui estime injuste que celui qui vient à décéder subitement en pleine exploitation, ne puisse faire bénéficier ses héritiers de l'indemnité.

Pour éviter cet écueil, nombreux sont ceux des exploitants qui se sont d'ailleurs inscrits sur la liste d'attente tout en n'ayant aucune volonté de cesser leur activité mais uniquement comme garantie en cas de décès.

Dans la mesure où il est maintenant prévu que l'indemnité n'est plus financée par la taxe annuelle des exploitants, mais par une taxe unique de ceux qui bénéficient d'un nouveau permis de stationnement, il ne se justifie plus de priver les héritiers du droit à l'indemnité.

En respect de la même logique, il convient de prévoir que celui qui doit cesser son activité en raison d'une incapacité permanente de travail puisse aussi bénéficier de l'indemnité, même s'il ne s'est pas inscrit sur la liste d'attente.

C'est ainsi que les alinéas 2 et 3 viennent compléter l'article 24 pour les hypothèses énumérées ci-dessus.

Art. 25 Autorisations exceptionnelles

Cette disposition est reprise de l'article 13 de la loi du 26 mars 1999, l'alinéa 1 étant l'objet d'une nouvelle rédaction.

Pour éviter tout conflit possible entre les taxis avec permis de stationnement et les taxis sans permis de stationnement et les limousines, la possibilité que le département a d'accorder des droits de stationnement sur le

domaine public à l'occasion de manifestations importantes, ne peut plus se faire sur les mêmes stations que celles des taxis avec permis de stationnement. Ces permis ne pourront concerner que de nouveaux emplacements provisoires. D'autre part, le principe de subsidiarité est répété, à savoir que de tels permis ne pourront être accordés que s'il apparaît que les taxis avec permis de stationnement ne peuvent pas répondre à l'entier de la demande.

Section 4 Formation

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

Art. 27 Examens pour la carte professionnelle de chauffeur de taxi

Art. 28 Examens pour la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise

Les articles 14, 15 et 15A de la loi du 26 mars 1999 sont repris aux articles 26 à 28 et modifiés pour correspondre aux cartes professionnelles des articles 6, 7 et 8.

Comme déjà énoncé, seules trois catégories sont maintenues, la distinction entre l'employé ou l'indépendant avec ou sans employé étant supprimée, au profit d'une distinction plus claire entre la carte de chauffeur (de limousine ou de taxi) et la carte de dirigeant d'une entreprise.

Pour le surplus, le contenu des examens ne comporte que peu de modifications.

Pour le chauffeur de limousine (article 26), il n'est pas exigé une connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, dans la mesure où le chauffeur de limousine n'est pas censé conduire ses clients en toutes adresses du canton.

Par contre, tant pour le chauffeur de limousine que pour le chauffeur de taxi, il est ajouté un contrôle de la maîtrise du français, tant il s'avère que de trop nombreux chauffeurs ne maîtrisent pas suffisamment le français. Or, même si l'anglais constitue la langue internationale privilégiée, on doit pouvoir encore exiger qu'un chauffeur de limousine ou de taxi professant à Genève puisse à tout le moins s'exprimer correctement dans la langue officielle du canton.

S'agissant des rudiments d'une seconde langue, il est ajouté qu'il doit s'agir d'une seconde langue d'usage international.

Actuellement, c'est l'anglais qui est exigé dans le cadre des examens que contrôle le département. C'est donc à teneur du règlement du Conseil d'Etat qu'il sera décidé quelle langue d'usage international devra être maintenue.

Art. 29 Organisation des examens et équivalences

L'alinéa 1 est intégralement repris de l'article 16 de la loi actuelle.

L'alinéa 2 de cette disposition est l'objet d'une réécriture afin de permettre une appréciation plus large par le département des équivalences.

Section 5 Dispositions générales

Art. 30 Obligation d'informer

Cette disposition est reprise de l'article 17 de la loi du 26 mars 1999 et complétée de trois nouveaux alinéas.

Les alinéas 2 et 3 instituent l'obligation pour les entreprises de tenir à jour un registre qu'elles ont l'obligation de remettre une fois par année au département ou que celui-ci peut consulter en tout temps.

La tenue de ce registre poursuit le but de permettre un meilleur contrôle notamment des autorisations d'exploiter conférées aux entreprises, mais aussi et surtout des conditions plus strictes imposées aux entreprises, en contrepartie de certaines facilités qui leur sont offertes.

L'alinéa 4 consacre également un pouvoir de contrôle sur toutes pièces justificatives, ce qui est nécessaire à la vérification de l'exactitude du registre.

Art. 31 Révocation des autorisations

L'article 31 constitue une réécriture de l'article 18 de la loi actuelle.

Il est en effet dorénavant prévu que tant les cartes professionnelles que les autorisations d'exploiter peuvent être révoquées lorsque les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies (al. 1).

Par contre, seules les autorisations d'exploiter selon la section 2 du chapitre II peuvent être révoquées dans l'hypothèse où il n'en est pas ou plus fait emploi (al. 2). On ne saurait en effet retirer une carte professionnelle à un chauffeur ou à un dirigeant qui n'en fait pas usage.

Il est fait une exception nouvelle, à savoir le cas d'une incapacité temporaire de travail. Par contre, une incapacité définitive telle qu'une invalidité totale de travail ne permet plus le maintien d'une quelconque autorisation d'exploiter.

Enfin, à l'alinéa 3, et en complément de la disposition de l'article 15, alinéa 1, lettre e, il est prévu l'hypothèse où une centrale d'ordres de courses de taxis n'a pu obtenir le nombre d'affiliés de taxis nécessaires dans l'année qui a suivi la délivrance de l'autorisation.

Art. 32 Emoluments

La perception d'une taxe annuelle liée à la détention du permis de stationnement, et telle que résultant de l'article 25 de la loi actuelle étant supprimée, la perception des émoluments est regroupée dans le seul article 32 (qui reprend pour l'essentiel l'article 19 de la loi du 26 mars 1999 – alinéas 2 à 5) pour toutes autorisations, y compris pour la délivrance du permis de stationnement. C'est ainsi que la disposition de l'alinéa 1 est modifiée pour englober l'émolument pour la délivrance des permis de stationnement.

L'alinéa 6 reprend la perception de l'émolument qui était prévu à l'article 25, alinéa 2, de la loi de 1999, tout en précisant que ce montant peut être affecté à des tâches d'intérêt général gérées par les milieux professionnels, ce qui avait déjà été prévu lors de l'élaboration de la loi de 1999, mais pas mis réellement en pratique.

Art. 33 Complémentarité des transports

Afin de correspondre aux options prises à l'article 19 s'agissant du droit d'usage du domaine public, l'alinéa 1 de cette disposition est repris et modifié de l'article 20 de la loi actuelle, pour n'offrir l'accès aux voies réservées aux transports en commun et aux rues marchandes ou piétonnes qu'aux seuls taxis avec permis de stationnement.

Un nouvel alinéa 2 pose le principe que les taxis avec permis de stationnement peuvent bénéficier de toutes les voies de bus, sauf lorsque cela s'avère impossible ou difficile pour des motifs techniques, et notamment dans la problématique des signaux lumineux préférentiels.

Pour le surplus, l'ancien alinéa 2 de l'article 20 est conservé, devenant l'alinéa 3 de cette disposition.

Chapitre III Obligations des chauffeurs et des exploitants

Section 1 Obligations générales

Art. 34 Obligations des chauffeurs

Les alinéas 1 et 2 sont intégralement repris de l'article 21 de la loi de 1999.

L'alinéa 3 est modifié pour imposer l'affichage à la vue des passagers d'informations nouvelles.

Ainsi, en sus des tarifs, et du prix de la course, seront désormais aussi affichés le numéro d'autorisation du chauffeur, mais aussi le numéro d'appel de la centrale d'ordres de courses, et également le nom de l'entreprise détentrice du véhicule et, en l'absence de centrale, le numéro d'appel de ladite entreprise.

Il est renoncé à ce que le nom du chauffeur soit indiqué en toutes lettres, cette obligation ayant causé des problèmes dans le passé. Pour des raisons de sécurité, il se justifie aussi de protéger la personnalité des chauffeurs. L'indication de leur numéro d'autorisation, tant par son affichage que sur la quittance suffit à permettre de les identifier en cas de problèmes.

Le projet de loi prévoit également que le département peut rendre obligatoire d'autres informations aux passagers, telles que celles relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants. Il s'agit-là d'une demande expresse de la brigade de sécurité routière.

L'alinéa 4 impose l'obligation tant aux chauffeurs de limousines qu'aux chauffeurs de taxis, de proposer d'office la remise d'une quittance comportant toutes les indications nécessaires à ce que le client, notamment en cas de perte d'objet ou en cas de réclamation, puisse sans difficulté retrouver le véhicule ou le chauffeur.

Il a été renoncé ici à imposer l'établissement d'une quittance automatique, par une imprimante liée au taximètre, vu la très large opposition de la profession et les motifs avancés par celle-ci. Il s'avère en effet que le taximètre ne donne pas systématiquement le prix réel de la course. Ainsi, par exemple le chauffeur de taxi branche le compteur dès qu'il est commandé, mais il arrive que la commande soit fautive ou mal comprise. Ainsi, et en pareil cas, le compteur donnera l'illusion d'un chiffre d'affaires inexistant. Il en va de même si une attente est due à une mauvaise compréhension, l'attente ne pouvant être facturée par le chauffeur qui devra réduire le montant affiché au compteur.

Le client est suffisamment protégé par l'affichage des tarifs et par le fait qu'il doit pouvoir, de sa place, voir l'affichage du compteur du taxi. Il n'existe pas d'autre but d'intérêt public ressortissant à la législation sur les taxis et limousines à imposer d'autres obligations que celles ici prévues.

Pour le surplus, les alinéas suivants de cet article sont repris de l'article 21 de la loi actuelle et décalés d'un numéro. Le nouvel alinéa 5 indique que ce sont les courses de taxi uniquement qui sont effectuées en suivant l'itinéraire le meilleur marché. Cette disposition serait incompatible avec le service de limousine dans la mesure où une limousine est louée au temps et non pour un trajet particulier.

Art. 35 Obligations des exploitants

Cet article reprend l'article 22 de la loi actuelle, l'alinéa 1 étant légèrement modifié afin de préciser que les exploitants doivent aussi veiller au respect par leurs chauffeurs des obligations légales.

Un nouvel alinéa 3 impose aux exploitants de service de limousines de tenir un journal permettant notamment à la police de vérifier leur activité et s'ils respectent les obligations incombant aux limousines, consistant principalement à se mettre à disposition du public pour des périodes de temps et non pour effectuer des courses qui sont, par essence, réservées aux taxis.

La tenue de ce même journal est imposée aux exploitants d'un service de taxis, à l'alinéa 4, lorsqu'ils effectuent des courses à forfait, désormais autorisées uniquement selon l'article 42, alinéa 3, hors des frontières cantonales.

La 2^e phrase de l'alinéa 2 et les alinéas 3 et 4 de l'article 22 de la loi actuelle sont par ailleurs repris pour être développés dans l'article 36 nouveau.

Art. 36 Obligations des employeurs

L'alinéa 1 est repris dans la même teneur de l'article 22, alinéa 4, de la loi actuelle.

Le projet de loi entend favoriser autant que possible la conclusion par les milieux professionnels d'une convention collective dont le champ d'application pourrait être élargi si elle est suffisamment représentative (alinéa 3).

A défaut même qu'une convention collective puisse voir son champ d'application élargi, elle devient néanmoins, de par l'effet de la loi, et selon les alinéas 1 et 2 de cette disposition, une référence obligatoire. Mais c'est évidemment sous réserve que la convention collective respecte les

obligations des employeurs et des travailleurs imposées par la loi. S'agissant notamment des taxis avec permis de stationnement, les obligations résultant de l'article 40 ne pourront en aucun cas être détournées.

Si les milieux professionnels ne peuvent dans ce cadre aménager leurs relations de travail, subsistera la compétence du Conseil d'Etat d'imposer un certain nombre de règles complémentaires (alinéa 4).

Art. 37 Obligations des exploitants indépendants

Cette disposition se conjugue avec la faculté accordée aux chauffeurs de limousines et de taxis indépendants (articles 10, 12 et 13) de pouvoir exploiter leurs véhicules en recourant à des chauffeurs employés en qualité de doubleurs.

Il convient en effet de s'assurer que lesdits exploitants indépendants ne se contentent pas, par ce biais, de tirer une rente de situation liée à la détention du droit. Aussi, deux mesures s'imposent, à savoir d'une part l'obligation de conduire de manière principale et personnelle, et d'autre part s'assurer que l'employé soit un véritable employé, et non un locataire.

Ainsi, l'alinéa 1 répète l'obligation figurant aux alinéas 3 des articles 10, 12 et 13 et impose à l'alinéa 2 l'obligation d'informer le département des périodes et horaires alloués aux doubleurs.

Pour s'assurer que les relations de travail soient conformes aux articles 319 et ss du Code des obligations, les conditions stipulées à l'article 40, alinéa 2, sont rendues applicables pour tous les exploitants indépendants, et non plus seulement aux seuls détenteurs de permis de stationnement (al. 4).

Enfin, et dans la même logique que celle prévalant à l'article 31, alinéa 2, l'incapacité temporaire de travail de l'exploitant ayant des employés, est réservée, pour autant qu'elle soit dûment annoncée au département qui accorde une dispense (alinéa 5).

Ces mesures sont nécessaires pour lutter efficacement contre le phénomène de location de plaques tout en permettant aux indépendants d'avoir des doubleurs.

Art. 38 Véhicules

L'article 23 de la loi du 26 mars 1999 est l'objet d'une réécriture complète sous cette nouvelle numérotation.

L'adjonction des limousines dans la loi nécessite en effet que l'équipement de chacune des catégories de véhicules destinés au transport professionnel de personnes soit plus amplement précisé.

Il convient également, ce que la loi actuelle ne fait pas, d'apporter une distinction entre les taxis avec permis de stationnement et les taxis sans permis de stationnement.

L'alinéa 1 est repris du texte actuel avec l'adjonction que les véhicules doivent répondre aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral. C'est là notamment une référence nécessaire à l'obligation de l'équipement du tachygraphe, cette exigence légale et fédérale ne pouvant en aucun cas être détournée.

Les alinéas 2 et 3 sont consacrés à l'usage propre que les exploitants de limousines et de taxis doivent faire de leur véhicule.

Ainsi, à l'alinéa 2, il est prévu que les entreprises de limousines peuvent, temporairement, faire usage de véhicules d'autres entreprises. Cette disposition se veut de répondre à une demande de la profession qui expose avoir une telle pratique. En effet, le parc automobile de limousines n'est pas toujours suffisant à répondre au travail parfois saisonnier des entreprises. Celles-ci ont donc pour pratique, suivant leurs commandes, de s'échanger des véhicules.

S'il reste imposé aux entreprises de limousines qu'elles disposent d'une dotation de base de véhicules (art. 11, al. 1, lit. f), il n'existe aucun motif d'intérêt public à mettre fin à cette pratique. Pour le même motif, il est également prévu que des véhicules immatriculés hors du canton, mais sur autorisation expresse du Département, peuvent être temporairement autorisés à Genève. C'est là aussi l'intérêt du canton de pouvoir répondre à la demande lorsque Genève accueille de grandes manifestations. Il faut en effet éviter que les buts de protection poursuivis par la loi aient pour effet d'enfermer l'offre des entreprises et empêchent Genève de répondre à sa vocation internationale.

Pour conserver le principe de conduite personnelle du véhicule par les indépendants, pareille faculté n'est toutefois pas offerte à ceux-ci. Par contre, et comme cela se pratique déjà, il convient de permettre l'usage de véhicules de remplacement lorsque le véhicule immatriculé est en panne ou accidenté (alinéa 3). Pour éviter tous abus, cette faculté, limitée à 20 jours, est sujette à une attestation du département, ce qui facilite le contrôle de la police.

Dans un but de protection du public, il est par ailleurs important et indispensable que les trois catégories de véhicules, limousines, taxis sans permis de stationnement et taxis avec permis de stationnement soient très clairement distinguées et identifiables comme telles par les clients.

Elles doivent également pouvoir être facilement identifiées par la police pour que ses contrôles soient le plus efficace possible.

Ainsi, l'alinéa 4 conserve pour les limousines le principe d'une immatriculation par un numéro identifiable (actuellement 96000 et suivants) mais ajoute le port d'un macaron désignant le véhicule comme une limousine. La présence d'un tel macaron poursuit un but d'identification à l'égard de la clientèle qui peut ainsi savoir qu'il s'agit d'un véhicule limousine dûment autorisé, le numéro de plaques ne lui étant d'aucun secours.

Les taxis avec permis de stationnement (al. 5) restent équipés de la traditionnelle « bonbonne » lumineuse. Par contre il est réintroduit un système de témoins lumineux qui non seulement indiquera le tarif dont le taxi fait usage (ce qui permet un contrôle à distance par la police) mais aussi si le taxi est libre ou occupé, et surtout si le chauffeur a dépassé son quota d'heures de travail prévues par l'OTR 2.

Un tel système est en vigueur dans certaines villes européennes, et l'électronique permet aujourd'hui de lier le taximètre à ces indications lumineuses ainsi qu'à comptabiliser les heures de présence d'un chauffeur (par exemple par carte à puce fonctionnant avec le taximètre).

Ces dispositions s'avèrent nécessaires pour permettre un meilleur contrôle, tant entre les chauffeurs eux-mêmes que par la police. Ainsi, le chauffeur qui aurait atteint son quota d'heures de travail conserve obligatoirement ses témoins lumineux éteints. S'il transporte un passager, l'infraction est immédiatement reconnaissable.

La réintroduction de ces témoins lumineux doit également permettre au public de mieux déterminer, lorsque le taxi est hélé, si celui-ci est libre ou occupé.

Dans la mesure où les taxis sans permis de stationnement (al. 6) ne peuvent faire usage ni des voies de bus, ni des rues marchandes ou piétonnes, ne disposant pas d'un droit d'usage accru du domaine public, il est nécessaire de protéger la clientèle de toutes confusions possibles avec les taxis avec permis de stationnement, mais aussi avec les limousines.

Si le Tribunal fédéral, dans une jurisprudence constante, a toujours reconnu le droit d'exploiter un taxi sans droit de stationnement, sans être astreint à un quelconque *numerus clausus*, en vertu du principe de liberté économique résultant de l'article 27 de la Constitution fédérale, le Tribunal fédéral n'a néanmoins jamais imposé, et pour cause, que ces taxis-là doivent avoir les mêmes prérogatives que les autres taxis disposant d'un droit d'usage accru du domaine public.

Aussi, et selon l'alinéa 6, les taxis sans permis de stationnement continueront à être désignés comme taxis, mais il appartiendra au Conseil d'Etat de déterminer la manière dont ils se désigneront comme taxis, sans

qu'une confusion soit possible avec les taxis avec permis de stationnement. La seule différence de couleur de la « bonbonne » apparaît aujourd'hui insuffisante à empêcher cette confusion.

Les taxis sans permis de stationnement devront toutefois et aussi comporter les mêmes témoins lumineux, cela dans un but de contrôle et de protection du public.

L'alinéa 7 donne la compétence au Conseil d'Etat de prendre les dispositions d'application nécessaires, les exigences d'ordre technique ne pouvant être fixées dans la loi elle-même.

Section 2 Obligations liées au permis de stationnement

Art. 39 Obligations particulières

Cet article reprend le libellé de l'article 24 de la loi actuelle, l'alinéa 1 n'étant pas modifié.

L'alinéa 2 fait l'objet d'une adjonction pour que la référence au service public ne vise pas uniquement un service 24h sur 24 mais aussi 7 jours sur 7.

Un nouvel alinéa 3 donne la faculté au Conseil d'Etat d'imposer aux taxis avec permis de stationnement des obligations qui ont trait au service public, s'il s'avère que celui-ci n'est pas rempli. C'est là l'hypothèse où il devait s'avérer qu'à certaines périodes, notamment du week-end ou de la nuit, l'offre de taxis devient manifestement insuffisante. Il est en effet d'un intérêt public non contestable que Genève puisse offrir à toute heure du jour et de la nuit, un service de taxis à tout le moins minimal. Sur le concept que les taxis sont en nombre suffisant et que les milieux professionnels s'organisent pour offrir ce service public, cette règle n'a qu'une portée subsidiaire et il est très probable que le Conseil d'Etat ne doive jamais faire usage de cette faculté.

Dans ce même cadre, le Conseil d'Etat peut également imposer aux centrales d'ordres de courses qu'un pourcentage déterminé de ses affiliés se partage des grilles horaires défavorables.

L'alinéa 3 de l'article 24 de la loi actuelle est conservé et prend la nouvelle numérotation de l'alinéa 4.

Art. 40 Employés

L'actuel statut des employés des taxis avec permis de stationnement n'est pas seulement insatisfaisant. Il n'est pas compatible avec le droit fédéral et les législations sociales. Dans des jurisprudences récentes, tant le Tribunal administratif du canton de Genève que le Tribunal fédéral l'ont affirmé.

Une nouvelle législation ne peut dès lors l'ignorer et proroger un tel statut d'employé.

Si l'on peut s'en remettre à des obligations plus générales imposées aux employeurs s'agissant des limousines, des obligations beaucoup plus strictes doivent être imposées aux exploitants de taxis avec permis de stationnement dans la mesure où le numerus clausus sur les véhicules a pour effet de créer toutes sortes d'abus, dont celui bien connu de la location de plaques.

Il convient donc non seulement d'imposer qu'un contrat de travail soit un réel contrat de travail, mais aussi de protéger les travailleurs, car ceux aujourd'hui qui en réalité louent le véhicule sous le couvert d'un pseudo-contrat de travail le font de telle manière qu'ils cotisent à l'AVS ou au 2^e pilier dans une mesure artificiellement faible, et en cas d'incapacité de travail, d'invalidité ou de retraite, restent grandement démunis.

Aussi, ce nouvel article pose le principe que l'existence d'un rapport de travail n'est reconnu que si un certain nombre de conditions sont réalisées, conditions dont la charge de la preuve incombe à l'employeur.

Les cinq conditions figurant sous l'alinéa 2 ne sont en réalité que le rappel de conditions purement légales, celles découlant des articles 319 et suivants du Code des Obligations et de la jurisprudence en la matière.

De la même manière que cela est prévu à l'article 36, est réservée la conclusion d'une convention collective qui reprendrait à tout le moins les exigences de la loi.

Si la charge de la preuve du respect de ces conditions incombe aux employeurs, la loi pose la présomption (al. 5) que si la preuve n'est pas rapportée, le chauffeur de taxi est présumé exercer son activité comme indépendant. Dans le statut actuel des chauffeurs-employés, et si les employeurs ne modifient pas radicalement leurs relations de travail, cette présomption s'appliquerait vraisemblablement à la plupart des chauffeurs.

La conséquence de cette présomption est triple (al. 6) :

Si le chauffeur pseudo-employé ne bénéficie pas du droit d'exercer en Suisse une activité indépendante, en raison de son statut (permis B, hors de la Communauté Européenne), le chauffeur devra immédiatement cesser son activité.

Si l'employeur est un exploitant indépendant, la conséquence est la même, le chauffeur doit immédiatement cesser son activité.

Si l'exploitant est une entreprise, la faculté est offerte que le chauffeur devienne un réel indépendant au service de l'entreprise, mais en respect des

conditions de l'article 41 qui impose un contrôle strict notamment sur le loyer du bail à ferme.

L'alinéa 7 prévoit une sanction sévère à l'égard de l'employeur qui, faute de prouver respecter les conditions d'un véritable contrat de travail, persiste. Son autorisation d'exploiter peut être révoquée selon l'article 23, alinéas 5 et 6. Or, la révocation d'une telle autorisation, selon l'article 23, alinéa 6, et l'article 46, alinéas 2 et 5, implique l'annulation du ou de tous les permis de stationnement, sans indemnités.

Art. 41 Indépendants au service d'une entreprise

Il est possible d'affirmer ici que tous les chauffeurs de taxis employés à Genève à ce jour, ne remplissent pas les conditions de l'article 40, les pratiques développées depuis des décennies permettant en réalité aux chauffeurs qualifiés d'employés d'être de véritables locataires du taxi.

En rétablissant un véritable statut d'employé, le risque existe dès lors que cette révolution législative vide toutes les entreprises de leurs chauffeurs, ce qui va à l'encontre tant du service public que lesdites entreprises offrent, qu'à l'encontre du but qui est de sauvegarder autant que possible l'activité de ceux qui ont besoin de travailler et faire vivre leur famille.

Se pose dès lors la question de savoir s'il se justifie d'interdire définitivement ce qui aujourd'hui constitue une pratique ou si au contraire il ne convient pas de légaliser cette pratique, ce qui permet de contrôler que :

Les chauffeurs indépendants au service d'une entreprise soient de réels indépendants, affiliés à une caisse de compensation.

Le loyer que paye le chauffeur ne permet en aucun cas au titulaire du permis de stationnement de se créer une quelconque rente de situation.

C'est ainsi que ce nouvel article autorise la conclusion d'un bail à ferme entre les entreprises de taxis avec permis de stationnement et des chauffeurs disposant du droit d'être indépendants, mais soumet la conclusion d'un tel bail à ferme, au respect d'un loyer maximal fixé par le département, ledit contrôle du loyer empêchant tous abus liés à la détention du permis de stationnement.

L'alinéa 6 pose la présomption que si l'exploitant transgresse la règle du loyer maximal, la sanction est automatique et grave, par renvoi à l'article 23, alinéas 5 et 6, qui prévoit l'annulation sans indemnités du ou des permis de stationnement, et de l'autorisation d'exploiter.

Section 3 Tarifs

Art. 42 Définitions des tarifs

Cet article est repris de l'article 26 de la loi du 26 mars 1999 et l'objet d'une réécriture pour distinguer les tarifs des limousines de ceux des taxis.

Dans le cadre d'un nouvel alinéa 3, le projet de loi intègre le principe jusqu'ici fixé dans le règlement, selon lequel les taxis peuvent pour certaines courses fixer un forfait et ne plus brancher le compteur horokilométrique. Pour éviter toutefois que des courses locales soient effectuées sans le compteur, au détriment du client, cette faculté n'est désormais offerte que pour les courses hors des frontières cantonales, ce qui répond à une pratique actuelle.

En tous les cas, et cela est nécessaire pour qu'il n'existe aucune confusion avec les services de limousines, et pour que le client reste informé qu'il fait bien usage d'un taxi, les taxis ne peuvent plus enlever leur enseigne ou supprimer la désignation qui est la leur.

Pour le surplus, les alinéas 2, 3 et 4 de l'article 26 de la loi actuelle sont repris, sous une nouvelle numérotation aux alinéas 4, 5 et 6, la faculté laissée au Conseil d'Etat d'imposer un tarif inférieur aux taxis avec permis de stationnement étant toutefois abandonnée, faute d'un intérêt à une telle différenciation au vu des obligations particulières et supplémentaires déjà imposées aux dits taxis.

Art. 43 Respect de la concurrence

Cet article est repris de l'article 27 de la loi de 1999, la deuxième phrase de l'alinéa 2 étant toutefois supprimée parce qu'inutile, dans la mesure où le Conseil d'Etat dispose déjà de la faculté de fixer les tarifs maximaux, tant à la hausse qu'à la baisse.

Chapitre IV Mesures et sanctions administratives

Art. 44 Attributions spéciales de la police

Il s'agit ici également d'une reprise de l'article 28 de la loi actuelle, l'alinéa 1 étant modifié uniquement pour l'ajout du terme « limousines ».

Art. 45 Suspension et retrait de la carte professionnelle de chauffeur

Au titre des mesures et sanctions administratives, les infractions étant commises par les titulaires des cartes professionnelles, que ce soit des chauffeurs de limousines, des chauffeurs de taxis ou des dirigeants

d'entreprise, les nouvelles dispositions prévoient les mesures de suspension et de retrait des cartes professionnelles et leurs conséquences sur les autorisations d'exploiter.

Ainsi, l'article 45 reprend pour l'essentiel le libellé de l'article 29 de la loi actuelle. Un nouvel alinéa 2 précise l'effet de la suspension ou du retrait de la carte professionnelle de chauffeur sur l'autorisation d'exploiter. Par cascade, le retrait de la carte professionnelle entraîne le retrait de l'autorisation d'exploiter, et cas échéant du permis de stationnement.

L'ancien alinéa 2 est repris à l'alinéa 3.

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

Le dirigeant d'une entreprise est soumis aux mêmes sanctions, de suspension ou de retrait de sa carte professionnelle. Ainsi, l'alinéa 1 reprend le même libellé que celui de l'article 30 de la loi de 1999, mis à jour, pour viser les services de limousines et de taxis sous forme d'entreprises.

Par contre, la suspension ou le retrait de la carte professionnelle du dirigeant nécessitent des effets nuancés s'agissant de l'autorisation d'exploiter :

Si le dirigeant de l'entreprise est en raison individuelle et donc en même temps titulaire de l'autorisation, la suspension ou le retrait de sa carte de dirigeant a pour effet automatique de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter.

Par contre, si le titulaire de l'autorisation d'exploiter une entreprise n'est pas réuni dans la même personne que le dirigeant, parce que l'entreprise est organisée sous la forme d'une personne morale, il se justifie de permettre à l'entreprise de rétablir les conditions de l'autorisation d'exploiter en remplaçant son dirigeant, à tout le moins provisoirement en cas de suspension, et définitivement en cas de retrait de la carte professionnelle.

Art. 47 Amende administrative

Cet article est repris de l'article 31 de la loi actuelle.

Un nouvel alinéa 2 est proposé pour porter l'amende à 100 000 F lorsque la loi est enfreinte dans un dessein de lucre.

Il s'avère en effet, et particulièrement dans l'activité des limousines, que certains exploitants ont pu, en quelques mois, lors de passages « princiers » à Genève, monter des entreprises de transports particulièrement lucratives et ne respectant déjà pas le peu d'obligations légales à leur charge. Or, une seule

amende de 20 000 F pourrait s'avérer insuffisante à dissuader ce genre d'entreprises.

Les alinéas 2 et 3 de l'article 31 de la loi actuelle sont repris aux alinéas 3 et 4.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Section 1 Dispositions finales

Art. 48, 49 et 50

Dispositions habituelles conférant notamment la compétence réglementaire au Conseil d'Etat.

Il est repris à l'article 48, alinéa 2, la disposition de l'article 33, alinéa 2, de la loi actuelle faisant obligation au Conseil d'Etat de faire un rapport annuel au Grand Conseil sur l'application de la loi.

Section 2 Dispositions transitoires

Art. 51 Chauffeurs de limousines et exploitants d'une entreprise de limousines

Les dispositions transitoires relatives aux limousines veulent offrir aux exploitants et aux entreprises un délai suffisamment long, fixé à une année, pour qu'ils se mettent en conformité de la loi et obtiennent les autorisations nécessaires.

Pour éviter que durant la période de consultation des milieux professionnels et les débats parlementaires, des entreprises se créent à la dernière minute, dans le seul but de profiter de la disposition transitoire, cette faculté n'est toutefois offerte qu'aux exploitants ou aux entreprises qui exercent de manière effective leur profession depuis plus d'un an avant l'entrée en vigueur de la loi.

Au vu du risque que le délai d'une année soit insuffisant, notamment pour l'organisation des examens, le département dispose de la faculté de prolonger le délai d'une nouvelle année.

Enfin, et s'agissant des dirigeants d'une entreprise de limousines, il est proposé de présumer que celui qui a déjà dirigé pendant trois ans une entreprise, ne doit pas passer de nouveaux examens pour obtenir la carte professionnelle de dirigeant.

Art. 52 : Chauffeurs de taxis employés ou indépendants

Cette disposition a pour but de réglementer le passage de la titularité des anciennes cartes professionnelles et autorisations d'exploiter aux nouvelles cartes professionnelles et autorisations d'exploiter.

Ainsi, s'agissant des cartes professionnelles (al. 1 et 2), la nouvelle carte est délivrée, selon les conditions des titulaires, pour autant qu'ils continuent à exercer leur profession.

Pour mieux contrôler les chauffeurs qui pourraient vouloir travailler comme indépendants, le département devra néanmoins et systématiquement contrôler le statut en Suisse de ceux-ci et apposer la mention prévue par la nouvelle disposition de l'article 7, alinéa 3.

S'agissant des autorisations d'exploiter (al. 3 et 4), compte tenu du fait que les articles 12 et 13 comprennent de nouvelles obligations, particulièrement à l'égard des taxis sans permis de stationnement qui n'en avaient aucune de particulière liée à ce statut, chacun des exploitants devra solliciter la délivrance d'une nouvelle autorisation dans un délai de 6 mois, ce qui permettra de vérifier si toutes les anciennes, voire les nouvelles obligations sont remplies.

L'alinéa 5 précise en outre, et c'est là important pour mettre en œuvre les nouveaux contrôles destinés à lutter contre le phénomène de location de plaques, que les indépendants qui ont des doubleurs devront prouver qu'ils exercent une conduite personnelle et principale de leur véhicule, et que leurs employés sont de réels employés tel que cela est maintenant défini aux articles 37 et 40 du projet.

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

S'agissant des entreprises de taxis avec permis de stationnement, la disposition transitoire accorde un délai plus long, d'une année, vu la plus grande complexité à satisfaire aux conditions.

Les principes de transfert des anciennes aux nouvelles autorisations sont les mêmes que pour les exploitants indépendants. Les dirigeants en cours d'exploitation reçoivent la carte de dirigeant (al. 1) s'ils exercent leur activité et les entreprises en cours d'activité peuvent continuer durant une année avant d'obtenir la nouvelle autorisation d'exploiter (al. 2).

Les entreprises devront toutefois (al. 3) dans ce délai d'une année se mettre en conformité, tant des nouvelles conditions régissant l'autorisation elle-même, mais aussi et surtout en conformité des règles relatives à leurs

employés, cas échéant des indépendants entrant ou continuant à leur service (articles 40 et 41). C'est là une exigence importante, les entreprises, même anciennes, ne pouvant continuer à fonctionner comme par le passé.

Si une entreprise ne se met pas d'elle-même en conformité de ces nouvelles obligations, il est prévu, avant la sanction lourde du retrait des autorisations ou des permis de stationnement, une procédure de « rappel à l'ordre » du département, qui avertira l'entreprise des risques encourus.

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

Comme pour les limousines et les entreprises de limousines qui jusqu'alors n'étaient pas soumises à la loi, un délai d'une année est accordé aux exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis pour obtenir l'autorisation prévue à l'article 15.

Art. 55 Cumul d'autorisations d'exploiter

Le cumul de la même autorisation sur la même personne ou de différentes autorisations d'exploiter ne pouvant être maintenu après l'entrée en vigueur de la loi, cet article offre la faculté à celui qui cumule plusieurs autorisations d'opérer un choix.

A défaut de choix, faculté est donnée au département de révoquer la ou les autorisations les plus récentes.

Art. 56 Permis de stationnement

Contrairement au principe retenu dans la loi de 1999, le régime d'indemnisation des exploitants avec permis de stationnement qui quittent la profession n'est plus l'objet d'une réglementation figurant essentiellement dans les dispositions transitoires, mais dans la loi elle-même.

Toutefois, un régime transitoire s'avère néanmoins nécessaire, car il faut autant que possible permettre, à l'entrée en vigueur de la loi, que la rotation la plus grande puisse s'opérer entre ceux qui désirent quitter la profession et ceux qui désirent entrer. L'insuffisance du financement tel que prévu par la loi de 1999 a en effet créé deux importantes listes d'attente, tant des candidats à l'annulation de leur permis de stationnement qu'à la délivrance d'un tel permis. Or, si l'on devait d'emblée maintenir le nombre de permis de stationnement à un chiffre encore inférieur au nombre existant, cette rotation ne pourrait pas s'effectuer, et une nouvelle diminution des permis ne pourrait plus s'opérer par manque de financement des indemnités de sortie. En effet, selon le nouveau système, il faut que de nouveaux candidats au permis de

stationnement couvrent leur taxe d'entrée pour permettre la sortie de ceux qui cessent leur exploitation.

Pour qu'une diminution des permis intervienne, il faut donc que les taxes d'entrée soient d'une valeur supérieure aux indemnités de sortie.

Pour l'ensemble de ces motifs, il faut qu'à l'entrée en vigueur de la loi, le Conseil d'Etat fixe le nombre de permis de stationnement à un nombre maximal différent et supérieur de celui qui serait le nombre idéal afin de :

permettre une rotation entre les sortants et les entrants. Il est précisé ici que le nombre de personnes inscrites sur les deux listes d'attente est quasiment identique ;

permettre, autant que possible, à ceux qui exploitent un taxi sans permis de stationnement, de se voir délivrer un permis, s'ils financent leur entrée. Les nouvelles restrictions apportées aux exploitants de taxis sans permis de stationnement ne poursuivent en effet pas le but d'empêcher ceux qui travaillent aujourd'hui de continuer à exercer normalement leur profession, mais de diminuer l'attrait de ce statut aux nouveaux venus. Pour éviter toutefois que des chauffeurs de taxis, dans le système de la loi actuelle, et dans l'espoir de profiter de cette « armistice » tentent d'en profiter en débutant une activité d'indépendant comme exploitants sans permis de stationnement (qui seule permet actuellement l'inscription sur la liste d'attente), ce qui gonflerait artificiellement le nombre de tels exploitants, seuls les candidats inscrits depuis plus d'une année bénéficieront dans cette période transitoire d'une telle facilité.

Pour ce motif, l'alinéa 1 prévoit que le Conseil d'Etat fixera pour la première année, un nombre provisoire de permis de stationnement permettant d'atteindre les objectifs fixés ci-dessus et que ce n'est que dès la deuxième année (alinéa 2) que le nombre sera ramené au nombre idéal.

Pour permettre dès la seconde année, et jusqu'à atteindre le nombre idéal de permis, de diminuer à nouveau le nombre, il convient de créer un financement réalisé par le principe que la taxe d'entrée est une demie fois plus chère que l'indemnité de sortie (150%) (alinéa 3).

Ainsi, chaque distribution de deux nouveaux permis, en supplément du nombre actuel de permis, permet le financement de l'annulation subséquente de trois permis.

Chaque échange de deux permis permet, tant dès la première que dès la deuxième année, de diminuer d'une unité. Ainsi, la simple rotation d'une centaine de titulaires de permis durant la première année, crée le financement nécessaire à diminuer ensuite de 50 permis.

Ce système se maintiendra tant et aussi longtemps que le nombre idéal de permis ne sera pas atteint (alinéa 4).

L'alinéa 5 prévoit que la taxe de 1300 F pour l'année civile en cours lors de l'entrée en vigueur de la loi, ne sera pas perçue. Cette disposition poursuit le but d'éviter de savants calculs pour fractionner la taxe, voire de la restituer en partie, mais poursuit également le but de ne pas imposer aux exploitants le paiement d'une taxe qui avait été jusqu'alors motivée par un but de diminution du nombre de taxis alors que tel n'est plus, du moins pour l'année qui suit l'entrée en vigueur de la loi, le but immédiat.

Les alinéas 6 et 7 précisent que les listes d'attente sont prises en compte telles qu'elles existaient selon la législation antérieure, pour être ensuite tenues selon les nouvelles dispositions, soit selon un simple ordre chronologique.

Art. 57 Equipement des taxis

Il convient également d'accorder un délai aux exploitants pour équiper leurs véhicules, selon les nouvelles dispositions de la loi. Un délai de 6 mois paraît adéquat.

Art. 58 Usage du domaine public

Afin d'éviter des conséquences trop rudes aux exploitants de taxis sans permis de stationnement au moment de l'entrée en vigueur de la loi, notamment en raison du fait que l'usage des voies de bus et des rues marchandes et piétonnes leur est désormais interdit, et pour permettre que les exploitants actuels puissent, par la rotation des permis de stationnement, réorganiser leur activité, il est prévu un délai de 6 mois pour que les nouvelles restrictions relatives à l'usage du domaine public s'appliquent.

Art. 59 Commission de suivi

Il est maintenu le principe d'une commission de suivi, pour une nouvelle période de 2 ans, qui avait été inscrit dans la loi actuelle à l'article 39, sur une initiative parlementaire dans le cadre d'une modification de la loi.

Il reste en effet souhaitable que soient formellement organisées les relations entre le département et les milieux professionnels, ce qui ne peut que favoriser la compréhension et la mise en œuvre de la nouvelle législation.

VII. CONCLUSION

Par l'ensemble de ces mesures, largement débattues avec les milieux professionnels, la nouvelle loi sur les services de taxis et de limousines constituera un cadre définissant mieux les droits et devoirs de tous les acteurs de la profession de transport de personnes et offrira aux autorités l'outil nécessaire à favoriser le développement harmonieux de la branche, au bénéfice tant du public que des professionnels.

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