

Date de dépôt : 17 septembre 2013

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur le transport professionnel de personnes (H 1 30)

Première partie

Rapport de M. Antoine Barde

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le présent projet de loi lors de séances ordinaires de la commission, à savoir : les 8 et 15 février, 1^{er}, 22 mars et 29 mars, 5, 12 et 19 avril, 3 et 10 mai, 27 septembre, 4 octobre, 11 octobre, 8 novembre 2011 ainsi que les 10 et 31 janvier, 21 février et 13 mars 2012, sous les présidences de M Roberto Broggini et de M François Gillet.

Assistent également durant les discussions :

- M. Pierre-François Unger, conseiller d'Etat chargé du DARES
- M. Nicolas Bongard, attaché de direction, direction générale des affaires économiques, DARES
- M. Chris Monney, attaché de direction, direction générale des affaires économiques, DARES

Les procès-verbaux ont été tenus par M Julien Siegrist et M. Aurélien Riondel ; que le rapporteur remercie chaleureusement.

Le PL 10697 consiste en une nouvelle loi sur le transport professionnel de personnes. En d'autres termes, une nouvelle loi sur les taxis.

I Présentation du projet de loi et contexte historique

M. Unger rappelle que la loi sur les taxis a été votée en 2005 et n'a jamais été mise en application, raison pour laquelle il fallait tester son applicabilité possible, ce qui a été fait en 2006. La relative longueur a des raisons qu'il expliquera. En juin 2007, il a fait le bilan de la première année de mise en route de la loi sur les taxis et il s'est rendu compte qu'elle posait un certain nombre de problèmes. Il renvoie au rapport que le Conseil d'Etat avait fait au Grand Conseil en juin 2007 sur l'application de cette loi. Il était possible de retirer quatre éléments particulièrement difficiles qui poussaient à ne pas garder la même loi.

Le premier est que la loi était difficile à comprendre et donc à appliquer, chacun avait une compréhension du texte différente, au point qu'un des avocats en cause s'était d'abord fait le défenseur du département, puis d'un groupe de taxis et d'un second groupe de taxis, etc.

Deuxièmement, les exigences prévues par la précédente loi, et partant les contrôles qui s'imposaient, étaient sans proportion aucune des moyens disponibles. Il rappelle qu'à l'époque la brigade des taxis avait disparu, ce qui est un problème considérable encore maintenant, et que la fusion du service des autorisations et patentes, dont dépendaient les taxis, et de l'office du commerce était en cours. Il y avait également des problèmes au niveau législatif, notamment le fait que cette **loi était contraire à la loi fédérale sur le marché intérieur**, ce qui pose des problèmes de conformité avec le droit supérieur. La commission qui avait voté cette loi à l'époque en était un peu consciente mais avait fait des concessions pour pouvoir faire adopter la loi. Cette loi était aussi contraire aux accords bilatéraux, ce qui est aussi embêtant. Au final, la loi n'était pas respectée.

De là, il fallait se demander si la loi devait être améliorée ou entièrement revue. La deuxième solution a été retenue. Il fallait donc revoir cette loi avec certains grands principes comme base et une simplification. Il informe que le PL est deux fois plus court que l'ancienne loi. Il en vient ensuite à l'élaboration du PL. Il s'est basé sur la principale cible des taxis, qui est l'utilisateur. Il estime qu'un service de taxis est un outil de promotion économique. Il a donc demandé au conseil stratégique de la promotion économique de plancher sur le transport professionnel de personnes physiques à Genève en s'inspirant d'expériences conduites à l'étranger. Plusieurs capitales européennes ont été visitées. Dans un certain nombre de capitales, le service est un peu le même que chez nous, c'est-à-dire mauvais, dans d'autres encore c'est pire comme à Rome, et dans d'autres le service marche très bien, c'est le cas de Prague notamment. Il se dit très impressionné par Prague, qui possède un système comme il en rêve, c'est-à-dire disponible 24h/24, sur tous les coins de Prague, avec le reçu systématique d'une quittance, où il est possible de payer avec une carte de crédit et si l'on revient l'année d'après on nous demande si l'on retourne au même hôtel. Le conseil stratégique de la promotion économique a donc fait un certain nombre de propositions. Le travail s'est fait entre mars et octobre 2008, avec une consultation élargie des services de l'Etat, de tous les milieux professionnels et des organismes consommateurs, sur les lignes directrices de la révision telle qu'elle était imaginée. Par la suite, un avant-projet de loi a été rédigé et a été remis en consultation. De janvier à juin 2010, d'innombrables séances de travail ont eu lieu avec les milieux professionnels, notamment sur les

principes directeurs du projet de loi. Fin juin 2010, le projet de loi a été déposé. Dans l'intervalle, les juristes du département ont refait toute la littérature du droit fédéral, qui est assez contraignant. Certaines hypothèses ont été confortées par un avis de droit du professeur Bellanger. Il relève à fin 2010 que les constats de 2007 sont toujours d'actualité, que les usagers et les organismes consommateurs sont très peu satisfaits du service proposé et ceci pour plusieurs motifs, notamment à cause du refus de certaines courses, ce qu'il estime insupportable, d'un mauvais accueil, d'un niveau de prestations parfois inadéquat, d'une absence de taxis à certaines heures de la journée ou la nuit, voire des week-end, du refus de paiement par carte et de l'absence de proposition systématique d'une quittance. Les milieux professionnels trouvent qu'il y a une insuffisance de contrôles et un non-respect des règles par certains membres de la profession.

Il continue avec les possibilités laissées par le droit existant, soit les accords sur la libre circulation, la loi sur le marché intérieur et les jurisprudences du Tribunal fédéral. Le droit existant permet de créer un monopole de taxis au bénéfice de privilèges concédés par l'Etat, soit l'usage accru du domaine public. Il s'agit à l'heure actuelle des taxis « jaunes ». Il peut y avoir un monopole, car il est question d'un monopole d'utilité publique qui est toléré par le droit fédéral sous certaines conditions. Il est possible, selon un ATF récent concernant la ville de Lausanne, de créer une centrale d'appel unique de taxis « jaunes ». La condition pour le système combiné « monopole-centrale unique » est qu'il faut que cela fonctionne comme un **service public**, sans forcément en être un. Il doit être un complément au service fourni par les transports publics, il s'agit d'un transport individuel, mais dans le cadre d'un esprit de transport collectif. Il faut également des obligations, dont la principale est d'être affilié à la centrale unique, cette obligation est aussi un droit. Une autre obligation a aussi été fixée, il s'agit de l'obligation de desserte 24h/24 dans tous les coins du canton, ce qui impose un accomplissement régulier des horaires de nuit et de jours fériés, sans quoi les choses ne marcheront pas. La concession d'une centrale unique se ferait par un appel d'offre, pour être en règle avec le droit fédéral.

Il est aussi possible d'interdire le port d'une quelconque bonbonne lumineuse aux taxis qui ne sont pas dotés de la possibilité d'aller dans les voies réservées pour eux, comme les taxis « bleus ». Il y a donc certains droits.

Il reste cependant des contraintes posées par le droit. Il n'est pas possible d'avoir un système de *numerus clausus* du monopole, le droit fédéral interdit donc d'avoir un monopole absolu. Le droit autoriserait que tout le monde soit

taxi « Jaune » sans *numerus clausus*. Il n'est pas possible d'interdire l'utilisation du mot « taxi » aux taxis dotés d'un compteur horokilométrique.

Après ce passage en revue des possibilités laissées par le droit fédéral, il a donc été tenté de construire un PL dont le seul but est de répondre à la demande de la clientèle genevoise, 24h/24h et dans tous les coins du territoire. Il ajoute que toutes les améliorations possibles ont été apportées au système actuel. Les caractéristiques du système actuel sont maintenues, soit deux catégories de taxis, c'est-à-dire des taxis A (jaunes) de service public avec usage accru du domaine public et des taxis B (bleus) de service privé sans usage accru du domaine public, afin de respecter les principes juridiques. Le système de taxes et indemnités pour l'acquisition de permis A est géré par l'Etat et fait partie intégrante du système genevois qui convient aux bénéficiaires de cette mesure. Il précise qu'à l'heure actuelle, le prix des plaques est de 82'500 F à l'achat et à la vente. Les limousines restent aussi régulées.

Il ajoute que l'AIG a la moitié de son territoire sur France, il est donc assez difficile d'imaginer que des taxis français ne puissent pas venir chercher des personnes sur le territoire suisse ; une structure de régulation a donc été mise en place, sans être contraire aux accords bilatéraux. Au niveau des innovations, la première concerne la disponibilité par la création d'une centrale unique de taxis A avec obligation d'affiliation de tous les taxis A, dans le but d'exiger un accomplissement régulier de l'horaire de nuit, des jours fériés et week-end sur toute la zone géographique. La loi fixera aussi une obligation de disponibilité minimale du véhicule taxi A, car trop de taxis A roulent peu, ce qui fait une multitude de véhicules inutiles et non utilisés. Il faut que les véhicules roulent, même s'il y a plusieurs chauffeurs par voiture. Cependant, le chauffeur indépendant de taxi A doit garantir un nombre d'heures minimum. Il est tout de même possible pour le chauffeur indépendant de taxi A de louer son véhicule à un autre chauffeur. Sur la qualité, il estime que l'innovation vient de la centrale unique, avec un numéro d'appel unique. Il sera aussi demandé aux chauffeurs d'attester d'une connaissance suffisante du français et d'une connaissance de base de l'anglais, il faudrait mettre sur pied une possibilité d'apprendre les 10 phrases que l'on a besoin lorsque l'on est chauffeur de taxi. Il continue avec l'obligation d'accepter toutes les courses, notamment celles qui seront distribuées par la centrale. Le paiement par carte de crédit devra également être accepté, y compris hors du périmètre de l'aéroport. Il estime que ne pas pouvoir payer avec une carte de crédit dans une ville internationale comme la nôtre est ridicule. Une quittance devra également être proposée systématiquement.

Une formation obligatoire sur le comportement et l'accueil de la clientèle devra aussi être suivie. Depuis l'aéroport, une taxe minimum sera exigée, de l'ordre de 25 F, car il n'est pas possible de demander à un taxi de faire la queue pendant deux heures à l'aéroport et de faire une course à 10 F. La gestion de l'accès des taxis à l'aéroport sera aussi déléguée à celui-ci. Il y aura également une incitation aux taxis A à rouler propre, car la loi prévoit un système de bonus-malus en fonction de l'écobilan automobile; plus la voiture est économe, moins la plaque coûtera chère. Il estime que cela est très incitatif. Il a aussi demandé à Mme RoCHAT de réinstaurer une brigade des taxis dès que les effectifs pourront être constitués, ce qui est aussi une demande des professionnels.

Le rapporteur s'est borné à retranscrire les propos du chef du département, mais il tient à préciser que le projet de loi a été largement retravaillé lors des séances de la sous-commission "taxis".

II Auditions

Audition de M. Yves Menoud, président de la FAC

M. Menoud informe que la FAC existe depuis 1922 et rassemble environ 900 membres avec un certain nombre d'entreprises dont des indépendants de taxis. Il ajoute que certains membres commerçants sont inquiets de la situation des taxis. Un point important porte sur la qualité des services et la mise en place d'une structure adéquate qui permette aux taxis de fonctionner correctement. Il estime qu'il est impératif, en fonction des achats, de pouvoir proposer au consommateur une alternative en termes de fonctionnement aux transports publics, cela vaut aussi pour la clientèle touristique qui est moins habituée au réseau. Les membres sont inquiets et souhaitent que cette structure ne soit pas laissée pour compte.

Le premier point est donc l'inquiétude des commerces de proximité qui utilisent pour leur client et qui appellent des taxis afin d'être sûr que les achats effectués puissent être véhiculés. Il en vient au projet de loi lui-même et informe qu'il a étudié ce projet de loi avec certains représentants des taxis. Il estime que cette corporation est très particulière et qu'il n'y a pas une solution adéquate, chaque ville et pays cherchant à trouver des solutions. Il pense donc que l'Etat doit avoir une certaine règle de conduite et un certain contrôle sur cette structure.

Néanmoins, le contrôle étatique doit avoir une certaine limite et doit laisser la place à l'entrepreneur qui prend les risques et achète un permis pour pouvoir travailler avec et l'exploiter pour pouvoir vivre et aussi accomplir ce qu'on lui demande, soit **un service public** qui garantit une prise en charge des personnes qui le demandent à toute heure du jour et de la nuit et ne pas refuser un certain nombre de courses. Il est donc pour un contrôle étatique, mais un contrôle de l'entrepreneur et des risques qu'il prend ne devraient pas avoir lieu. Il souhaite revenir tout d'abord sur le **bail à ferme** dans le projet de loi. Il remarque que le bail à ferme est amélioré et il salue cette initiative, mais sur les cas concrets et de manière pragmatique il serait bon d'autoriser la **location de plaques**. Pour remplir correctement les objectifs et avoir un rendement au niveau de l'achat, le bail à ferme n'est pas l'unique solution. Ne pas pouvoir utiliser la licence 24h/24 et 7 jours sur 7 par plusieurs conducteurs fait que l'on arrive à des zones où, en cas de forte affluence ou de période de nuit, il y a des lacunes. Les plus grosses centrales de taxis ont des statistiques très précises qui démontrent qu'il y a un certain nombre de lacunes, qui sont aussi le fait du nombre de taxis qui ne sont pas exploités correctement. Il peut être préférable d'avoir une licence qui tourne régulièrement. Un autre point concerne la **limite de taxe**. Il estime que cette limite devrait être réintroduite pour éviter la problématique des gens qui ne sont pas pris en charge. En fonction des horaires, certaines courses ne sont tout simplement pas rentables, il y a donc un souci et il est important que ce critère pour ces trajets soit étudié afin d'avoir une rentabilité pour toutes les courses, de jour comme de nuit.

Les chauffeurs auditionnés ont aussi parlé d'un problème au niveau de la transmissibilité des concessions. Il estime que le tarif fixé par l'Etat est plutôt bas par rapport à ce qui se fait ailleurs. Il ajoute que les gens sont conscients qu'il faut un certain contrôle, mais il faut tout de même laisser la place à une certaine liberté. Dans la mesure où la plupart de ces gens ont une structure d'indépendants, ce permis a une certaine valeur au bout d'un certain temps, ce qui les aide à passer à la retraite.

Il précise qu'actuellement, 6 personnes de 83 ans conduisent encore de même qu'environ 60 personnes de plus de 65 ans. Cela ne veut pas dire que ces personnes peuvent être des dangers, étant donné qu'elles subissent des examens annuels d'aptitude, néanmoins elles ne favorisent pas la passation et le renouvellement de l'ensemble des chauffeurs, ce qui est un point important. Le fait d'avoir une certaine liberté de marché à ce niveau serait une bonne chose.

En terme de concurrence, les transports professionnels locaux ont une relativement grande problématique puisque nous nous trouvons dans une zone frontalière où les chauffeurs qui prennent les clients sur Suisse et les déposent en France sont soumis à la loi française, par contre les chauffeurs français qui viennent prendre les clients à l'aéroport ne sont pas soumis à la même problématique. Il prend l'exemple de la TVA qui est taxée en France mais pas en Suisse et le tachygraphe qui est n'est pas imposé aux français. Il y a aussi l'exemple d'entreprises anglaises qui ont leur siège en France et qui viennent et font uniquement du commerce avec des touristes anglais pour les prendre à l'aéroport et les amener sur les pistes de skis et vice-versa. Pour cette raison, les articles 26 et 27 RTaxis qui ont été supprimés devraient être réintroduits.

En conclusion et après analyse avec les professionnels, il est ressortit que l'ancienne loi votée à l'unanimité n'a pas été bien comprise au départ, ou n'a pas été adaptée du tout. A part quelques affinements, cette ancienne loi a tout de même du bon sens. Il pense qu'il serait mieux d'appliquer correctement cette loi plutôt que de réinventer un système.

Un commissaire informe M. Menoud que la commission étudie plusieurs projets de lois. Il pense que le PL 10513 colle assez avec l'exposé que M. Menoud vient de faire que le PL 10697. Il demande si M. Menoud a lu ce projet de loi et s'il a un commentaire à faire dessus.

M. Menoud répond qu'il a rapidement parcouru le PL 10513, mais n'a pas de commentaire particulier à faire dessus, étant donné que l'audition porte sur le PL 10697 il s'est axé sur ce dernier pour faire sa présentation. Il ajoute qu'il devrait étudier le PL 10513 en interne afin de pouvoir faire un commentaire dessus et revenir pour une audition ultérieure.

Une commissaire revient sur la distinction entre taxis A et taxis B à l'art. 4. Elle aimerait entendre M. Menoud sur cette différence, s'il est pertinent d'avoir deux types de taxis. Elle souhaite aussi avoir l'avis de M. Menoud sur l'art. 27 du projet de loi.

M. Menoud estime qu'il y a à l'heure actuelle une forte concurrence qui, de plus, est déloyale, car les bonbonnes bleues ne respectent pas les directives. Les taxis bleus prennent les lignes de bus ce qu'ils n'ont pas le droit de faire par exemple, de même qu'ils ne rentrent pas après les courses à leur garage ou attendent dans des zones qui ne sont pas prévues pour cela. Les personnes

auditionnées ont dit que cette différence était malsaine et qu'ils préféreraient avoir un régime unique à ce niveau. Il s'agit d'une réalité de terrain. Pour ce qui est des horaires de conduite, il pense qu'il faut se référer au droit fédéral et ne pas les augmenter, cela pour être sûr que les prestations soient correctement fournies. Il pense que le fait d'améliorer le bail à ferme et autoriser la location de plaques permettra aux chauffeurs de fonctionner correctement, gagner correctement leur vie et faire un roulement.

Une commissaire demande s'il est nécessaire de refaire une loi sur les taxis ou s'il est plus pertinent de juste mettre l'accent sur ce qu'il faut changer et l'améliorer, notamment en améliorant les contrôles pour éviter la problématique entre les taxis privés et les taxis A.

M. Menoud répond que les intervenants avec lesquels il a parlé sont unanimes. Tous souhaitent utiliser la loi actuelle et améliorer celle-ci par des retouches, à condition de l'appliquer correctement.

Une députée souhaite revenir sur la location de plaques. Elle demande s'il s'agit d'une forme de délégation ou une forme de sous-traitance.

M. Menoud répond qu'il ne sait pas mais prend en exemple un propriétaire qui achète un immeuble. Le propriétaire utilise et loue ses parties communes, il exploite donc son investissement du mieux possible. Pour les chauffeurs, le fait de pouvoir exploiter correctement cette licence est une bonne chose, c'est à eux de calculer le risque et de savoir de quelle manière ils peuvent la gérer et la rentabiliser.

Un député remarque que le PL 10513 parle de créer un monopole. Il demande si le principe que les taxis soient un service public, qu'il y ait un monopole et qu'une seule catégorie de taxis a été abordé et si les intervenants sont plutôt favorables ou non à cela.

M. Menoud répond que le monopole a été évoqué. Il rappelle que les taxis jaunes sont **600** et tout se concentre sur une seule centrale, le marché a régulé cela d'une certaine manière et il pense qu'il faudrait continuer dans ce sens plutôt que d'aller sur un monopole. Si la question devait être plus creusée, il devrait retourner auprès de la FAC pour en discuter et avoir d'autres informations.

Un commissaire trouve qu'il serait opportun d'avoir les lois similaires des autres cantons et des grandes villes, comme Lausanne ou Berne qui sont

proches de Genève. Il aimerait voir ces lois ou règlements pour pouvoir peut-être s'en inspirer.

Le Président pense que la copie de la législation lausannoise pourrait être transmise, mais celle de Berne risque de poser problème, notamment au niveau de la langue.

Audition de Mme Charlène Baillieux, directrice générale de la gare routière de Genève, accompagnée de M. Didier Estele

M. Estele remercie la commission de les recevoir aujourd'hui. Il précise que certains aspects le touche, notamment le transport terrestre au départ de l'aéroport, car la gare routière loue un guichet et exploite des lignes de bus au départ de l'aéroport. Le PL 10697 tente de donner un peu plus de moyens pour pouvoir gérer l'ensemble de ces transports, notamment tout ce qui touche au trafic des minibus anglais et français qui viennent durant la saison d'hiver et exploitent, à cause de l'anarchie régnant, les différents trajets jusqu'aux pistes de skis françaises. Il pense que le projet de loi devrait permettre d'améliorer sensiblement la situation. Pour ce qui est de la gestion des taxis, il pense que le projet de loi va dans la bonne direction, notamment avec la centrale unique et une claire séparation avec les vrais taxis.

Un commissaire demande si M. Estele peut donner plus de précisions sur le fonctionnement des minibus contre les taxis et des minibus contre les bus. Il demande comment cette organisation fonctionne ou non.

M. Estele répond que le hall d'arrivée et le hall d'attente des voyageurs à l'aéroport fourmille de chauffeurs de taxis et de minibus qui essaient d'attirer les clients en leur proposant des courses, alors que la plupart d'entre eux n'ont aucun droit de commercer sur l'aéroport ni même sur tout le canton. La plupart du temps, ces entreprises anglaises ou françaises sont liées avec des locations de maisons, d'appartement ou d'hôtels et offrent dans leur forfait le transfert depuis l'aéroport.

Une société, nommée Alpline, propose pour 39 euros le transfert vers une station à partir de l'aéroport, pour cela il faut s'adresser à l'hôtesse de bord dans l'avion qui est prête à vendre un bon de voyage à présenter à l'arrivée à l'aéroport, ce n'est pas une réservation préalable et selon l'OFT cette pratique est interdite, mais il n'y a aucun moyen de contrôle. Pendant ce temps, les entreprises qui ont des autorisations et ont fait des démarches, qui engagent

des professionnels avec une formation de chauffeur ne sont plus à même d'exploiter ces lignes, étant donné qu'elles doivent partir à des horaires fixes et précis, ces entreprises n'ont donc plus de clients. Il ajoute que qu'en tant que transporteur, la gare routière avait tenté d'exploiter une ligne de bus ou autocar entre Genève et les stations de skis suisses, mais cette activité a vite été abandonnée.

Le Président se demande pourquoi les contrôles ne sont pas possibles, car il y a une Police à l'aéroport. Il a de la peine à comprendre comment il n'est pas possible d'avoir une intervention.

Mme Baillieul répond que l'essentiel du trafic se fait les samedis et dimanches. Constatant ceci, l'inspection du commerce a été sollicitée et est venue constater d'elle-même la situation sur le site de l'aéroport, mais elle n'a fait des opérations que de façon ponctuelle. Elle estime que la sanction est trop faible par rapport à l'enjeu qu'il y a derrière. Une fois que le contrôleur a le dos tourné, ces entreprises recommencent leur travail de toute façon.

M. Estele ajoute que l'aéroport a aussi un rôle de faciliter le parcours du voyageur afin qu'il rejoigne son lieu de destination le plus facilement et rapidement possible. L'aéroport met donc à disposition de ces entreprises des facilités gratuitement où elles peuvent poser leurs ordinateurs et recevoir les clients, cela leur permet de faire de la vente sur place. L'aéroport a intérêt à ce que les clients aient un moyen de transport et quittent les lieux le plus vite possible, car il y a énormément de monde les week-ends, chose qu'il peut comprendre, mais cela se fait au détriment de ceux qui respectent la loi.

Un commissaire évoque deux problèmes, le premier étant l'anarchie qui règne à l'aéroport et le second concerne la concurrence déloyale. Il demande si le projet de loi serait à même d'améliorer ces aspects.

M. Estele répond que le fait de mieux contrôler l'accès des véhicules à l'aéroport et les contraindre à avoir des autorisations va certainement aider, mais ne sera pas suffisant, car rien ne prouve que les entrepreneurs et les chauffeurs sont des professionnels. Il ajoute que ses chauffeurs sont soumis à des contraintes, comme le repos et le temps de travail, ce que n'ont pas les autres chauffeurs. Il prend comme un exemple certains moniteurs de skis qui font les transferts les week-ends et donnent les cours la semaine. Il estime que cela est dangereux et le problème se posera le jour où il y aura un accident grave.

Il reste persuadé que le seul moyen est d'avoir une **structure gare routière** identique à l'aéroport par rapport à celle du centre-ville, avec un contrôle par un gestionnaire qui a les moyens de pouvoir avoir du personnel et s'autofinancer par des droits de parking ou de passage, de pouvoir vendre de la billetterie et avoir des commissions sur celle-ci. Il pense que c'est le seul moyen pour pouvoir contrôler les départs, les arrivées, les accès, les autorisations, etc.

Un commissaire demande si l'aéroport ferme les yeux et leur laisse un coin de table ou il leur met à disposition des guichets bien en vue à la sortie de l'aéroport. Par ailleurs, il demande quelles sanctions ont été prises.

Mme Baillieul répond que les sanctions sont financières, mais elle ne connaît pas les montants. Il leur a aussi demandé d'arrêter de faire ce genre d'activité sur le site de l'aéroport, mais les sanctions s'arrêtent là.

M. Estele ajoute que les sanctions sont insuffisantes, car les entreprises reviennent quelques heures plus tard, les intérêts et sommes en jeu sont trop importantes et la saison est courte. Du temps d'avertir les autorités et qu'il y ait une action, on arrive au mois de mars, la saison est donc presque terminée. Il ajoute que chaque année la situation devient pire.

Le même commissaire demande si ces stands « pirates » sont vraiment voyants ou s'il n'y a que des gens avec des pancartes. Il demande quelle est l'envergure de ces stands.

Mme Baillieul répond qu'il est toléré qu'ils mettent des grandes bannières et de la publicité. La seule chose non tolérée est qu'il y ait un numéro de téléphone, mais l'adresse internet est mentionnée. Ces stands se trouvent au niveau des arrivées, en face des portes. Ils ont à disposition des tables pour pouvoir poser les ordinateurs.

Un autre commissaire revient sur l'aspect de concurrence déloyale. Il remarque que la situation des taxis n'a pas été abordée. Il demande si les doléances portent bien sur les véhicules de maximum 9 places. Il demande si la gare routière n'a pas l'opportunité de se mettre elle-même dans la zone de l'aéroport et doit donc faire un transport intermédiaire entre l'aéroport et la gare routière pour charger les gens.

M. Estele répond qu'il est possible de charger à l'aéroport, il existe une ligne régulière entre l'aéroport et Chamonix, avec un car comme plusieurs autres

entreprises qui ont des autorisations avec lesquelles il y a un arrangement au niveau des horaires afin d'avoir suffisamment d'aller-retour de manière régulière. Ce service dure depuis des années et est soumis à des autorisations de la Suisse et de la France. Les horaires et les tarifs sont publiés, c'est donc du service public, mais non subventionné.

Le même commissaire remarque qu'il y a une prise en charge sauvage à la gare routière, mais pas par les taxis jaunes. Il demande si les intervenants ont des doléances à ce sujet.

Mme Baillieux répond qu'il y a effectivement des départs organisés à d'autres points de Genève pour l'Espagne et le Portugal notamment. Sinon, il existe des places réservées aux taxis A vers la gare routière et il arrive que ces emplacements soient occupés par d'autres taxis, mais sinon elle n'a rien d'autre à ajouter.

Audition de M. André Dudan, Premier Lieutenant, accompagné d'un policier du GTE (Groupe Transport et environnement)

M. Dudan est accompagné par deux de ses collègues, MM. Bergonzoli et Schluchter.

M. Dudan remercie la commission de les accueillir aujourd'hui. Il informe qu'il est depuis quelques mois l'Officier circulation et mobilité de la gendarmerie. A ce titre, il collabore avec les Officiers de la brigade de sécurité routière et de navigation prévention, dont dépend le Groupe Transport et Environnement, pour lequel il y a deux gendarmes spécialistes des taxis. Cette brigade de sécurité routière comporte de 120 à 140 agents. Dans cette brigade, il y a un groupe transports qui comporte 9 personnes, soit 7 gendarmes et 2 administratifs. Sur ces 7 gendarmes, il a un spécialiste des taxis en la présence de M. Bergonzoli, accompagné de M. Schluchter, adjoint de M. Bergonzoli. Il ajoute que la brigade transports et environnement a été augmenté d'une unité il y a peu pour essayer de couvrir tout le domaine. Il s'agit d'une brigade spécialisée dans la circulation et les contrôles. Il informe que l'effectif augmente peu à peu, mais n'est toujours pas suffisant à son avis pour pouvoir couvrir toutes les prestations demandées. Il ajoute que cette brigade travaille également sur le bruit. Il cède la parole à son collègue M. Bergonzoli.

M. Bergonzoli informe qu'il est brigadier-chef de groupe aux transports et environnement. Il gère les taxis, les limousines et particulièrement l'OTR. L'OTR concerne les temps de travail et repos des chauffeurs professionnels. Parallèlement, il existe la loi sur les taxis (H 1 30) et son règlement d'exécution. Concernant le PL 10697, il informe qu'il a préparé une synthèse qu'il propose de lire afin de ne rien oublier. Il informe donc que les principaux mécontentements qu'il a à gérer dans le domaine des taxis de service publics (avec bonbonnes jaunes qui deviendraient des taxis A dans le projet de loi) sont les refus de course à destination de la France, les refus de petites courses, les refus de paiement en monnaie étrangère ou par carte de crédit, les refus de courses avec enfants, la tenue vestimentaire incorrecte des chauffeurs, la propreté et la commodité des véhicules, la non délivrance systématique des quittances qui amène à une fraude au niveau des impôts, le manque de courtoisie envers les clients, les autorités et même entre taxis, le non-respect des dispositions de l'OTR.

Il ajoute que dans le domaine des taxis, il y a entre 90 et 95% d'indépendants, ce qui veut dire qu'ils ne sont pas soumis au temps de travail, mais au temps de conduite et de repos. Ensuite, il existe un petit pourcentage de chauffeurs salariés, ce qui est l'inverse dans le milieu des limousines. Toujours concernant les mécontentements au niveau de l'OTR, il y a des manipulations sur les appareils tachygraphe. Ces appareils permettent de différencier les activités des taxis, que ce soit des courses privées ou professionnelles. Il termine sur les taxis de service public avec la mauvaise tenue du registre sur la durée du travail, de la conduite et du repos, qui est une obligation chez les chauffeurs.

Pour ce qui est des taxis de service privés, c'est-à-dire les taxis bleus (futurs taxis B), il relève les mauvaises tenues vestimentaires, l'insalubrité des véhicules, la non délivrance systématique des quittances, le manque de courtoisie, le non-respect des dispositions de l'OTR. En plus de cela, il souligne l'utilisation abusive des voies réservées au bus/taxis en trafic de ligne, l'utilisation abusive des zones où la circulation est restreinte, les prises en charge des clients aux abords de hôtels, la prise en charge de clients lorsqu'ils se font héler, la circulation dans les zones urbaines à la recherche de clients et finalement le fait qu'ils ne regagnent pas systématiquement leur lieu de stationnement.

Par rapport au PL 10697, il estime qu'une grande partie des taxis A ne va pas adhérer à la centrale unique, car ils seraient contraints à des heures de

présence et des lieux déterminés par ladite centrale. Le taxi B sera libre de choisir sa centrale et ses horaires. Le problème sera donc plus important qu'aujourd'hui au vu des infractions citées.

Il fait référence à l'art. 14, al. 3 du PL 10697 et estime que le législateur est revenu en arrière et va à l'encontre de la décision du Tribunal administratif en supprimant la bonbonne lumineuse du toit du taxi pour les taxis B. IL serait donc nécessaire, dans le règlement d'exécution de la loi, de réintroduire les témoins lumineux et l'autocollant « taxis » pour les taxis B. Le but est de pouvoir reconnaître le statut du taxi, c'est-à-dire savoir s'il est en service, s'il est libre ou s'il fraude. Avec une telle bonbonne sur les taxis B, ces derniers éléments ne seraient plus un problème. L'idée est d'avoir une couleur verte pour indiquer que le taxi est libre, et une couleur rouge pour indiquer qu'il est occupé. Ainsi, si le taxi a les lumières éteintes et qu'il transporte quelqu'un, alors il fraude, de même s'il a la lumière verte allumée. Les bonbonnes permettent également le contrôle entre eux, car il faut savoir que les taxis se dénoncent énormément entre eux.

Il en vient à l'art. 25, al. 3 et 4 du PL 10697. Il estime que le contrôle des temps minimaux de travail des taxis A ne sera vérifiable que par un travail long minutieux, qui nécessiter la lecture des disques du tachygraphe, des livrets de travail, des registres sur la durée de travail sur une période excessivement importante. Il sera nécessaire que ces contrôles soient faits par des spécialistes connaissant bien l'OTR. Il précise qu'actuellement, il n'y a pas beaucoup de spécialistes.

Il termine par l'art. 30, al. 1 du PL 10697 et informe que ce fait a déjà été discuté avec l'art. 44 de la loi actuelle et ne paraît pas envisageable.

M. Dudan estime que le projet n'est pas satisfaisant, car il amène d'énormes contraintes. Il sera difficile de différencier les taxis B. De plus, en tant que chauffeur de taxi il préférerait aller en taxi B, la seule différence est que ces derniers ne pourront pas utiliser les voies réservées. Il ne voit pas l'intérêt pour un taxi d'être un taxi A par rapport aux horaires, à la centrale et aux coûts.

Un commissaire remarque qu'il est dit que la tenue vestimentaire n'est pas correcte. Il demande ce que cela signifie. Par ailleurs, il remarque que les taxis bleus ne respectent pas les restrictions propres à leur statut. Il revient sur les propos de M. Dudan qui estime que les taxis préféreront être des taxis B. Il s'étonne de voir que les taxis sacrifieraient cet avantage de l'usage accru de

la voie publique en échange des autres. Il remarque également que le contrôle des taxis bleus sera très difficile. Il demande donc si la nouvelle loi apporte une quelconque amélioration par rapport à l'ancienne.

M. Schluchter répond que certains chauffeurs peuvent se retrouver à travailler en training. Il estime que ce n'est pas vraiment une tenue correcte. La loi actuelle demande une tenue correcte, il demande à quoi correspond le « correcte ». Il estime que ce terme n'est pas clair car il est non défini et peut être interprété par tout le monde. Il ajoute qu'il ne voit aucun avantage à ce projet de loi. Il estime que le fait d'avoir deux catégories de taxis n'arrange pas les choses. En regardant toutes les villes du monde, il n'y a qu'une seule catégorie de taxis ce qui évite les confusions. Il ajoute qu'un touriste ne connaît pas la différence entre un taxi bleu ou un jaune, il ne connaît pas notre loi.

Une députée demande comment l'aéroport international (AIG) est contrôlé. Elle rappelle qu'il existe une concurrence déloyale à l'aéroport avec des gens qui viennent chercher des skieurs. Elle demande comment le contrôle se passe.

M. Bergonzoli répond que le sujet est assez sensible. A chaque fois que des contrôles se font et que certains professionnels sont renvoyés de l'AIG, la direction de l'aéroport descend. Lors du contrôle, la direction reste avec la brigade. Il ajoute que bien que le site soit privé, ce dernier est ouvert au public, il n'y a pas de barrière qui permettrait de fermer le périmètre, par conséquent la LCR s'applique. Il en vient donc à la concurrence déloyale. Il informe que la plupart des véhicules étrangers viennent de France et d'Angleterre. En France, il existe plusieurs catégories de taxis, les taxis collectifs qui correspondent aux taxis A, les taxis privés qui correspondent aux petites remises, les limousines qui sont les grandes remises et la LOTI. La LOTI est la loi d'orientation sur les transports intérieurs en France, elle englobe tout. Les véhicules Anglais qui viennent en France sont considérés comme étant des LOTI. Il ajoute que tant que ces chauffeurs anglais ont un permis de conduire, que le véhicule est assuré et a un permis de circulation, il n'est pas possible de leur dire quoique ce soit. Pour pouvoir faire quelque chose, il est nécessaire d'avoir un échange pécuniaire, il est donc difficile de les piéger mais lorsque c'est possible la brigade intervient. Il précise que de nombreuses sociétés anglaises se sont mises aux normes suite aux interventions répétées.

Une députée estime que les lois suisses doivent s'appliquer à l'aéroport étant donné que l'on se trouve sur territoire suisse.

M. Schluchter répond que ces véhicules ne tombent pas sous la loi actuelle des taxis, tout simplement parce qu'ils sont compris dans une prestation globale. La personne peut donc louer un chalet et le transport. C'est compris dans le prix, il n'y a donc pas de prestation qui rapporte pour ce transport, ils ne tombent donc pas sous la LTaxis. Il ajoute que ces transporteurs ne tombent pas non plus sous une loi fédérale, ils sont donc dans une zone grise et peuvent donc faire comme ils le veulent. L'autre problème de l'aéroport est que les taxis genevois ne veulent pas faire ces courses, car ils sont soumis à la TVA française, ils doivent donc s'annoncer à la douane et payer à l'avance la TVA. Ils ne veulent pas faire ces courses alors qu'il s'agit d'une obligation de la loi. La situation arrange donc l'AIG, car les passagers sont tout de même pris en charge. Il prend en exemple un passager qui avait loupé son avion à Genève et devait se rendre à Marseille. Pas un seul taxi n'a voulu faire cette course. Le passager a donc fait appel à un taxi français qui est venu le chercher et l'a amené à Marseille. Il ajoute que cette course rapporte environ 2000 à 2500 F. Il estime qu'il n'y a que des avantages à faire ce genre de courses mais aucun taxi genevois n'a voulu la faire.

Une commissaire remarque que la loi actuelle n'est pas appliquée. Elle demande si la nouvelle loi va changer quelque chose. Par ailleurs elle demande pourquoi il y a un avis défavorable à la suppression des bonbonnes bleues par rapport aux contrôles, car du moment où il n'y a pas de bonbonne ces véhicules doivent respecter les mêmes règles de circulation que les autres véhicules.

M. Bergonzoli répond qu'il y a mieux à faire par rapport à la loi. Pour lui, les bonnes personnes ne se sont pas retrouvées autour d'une table pour en parler et mettre point par point les différents sujets. Il estime que chacun dans sa spécialité peut apporter quelque chose, tout devrait être pris en compte. Pour ce qui est des bonbonnes, c'est principalement du point de vue contrôle et reconnaissance qu'elles sont utiles. Il rappelle que le tribunal administratif avait donné raison aux taxis privés pour le maintien de la bonbonne, il pense donc que l'on revient en arrière. Par rapport à l'idée générale de cloisonner cette catégorie, il est d'accord, mais le tribunal administratif a rendu une décision contraire et ils risquent de regagner.

Cette même commissaire informe que les taxis privés avaient effectivement gagné, mais cela était dû au fait que les taxis de service public n'avaient pas

voulu opter pour la couleur jaune. Le tribunal a ainsi « couper la poire en deux ». La nouvelle loi ne prévoit plus de couleur unique, les taxis bleus ne devraient plus pouvoir couper à l'obligation d'enlever leurs bonbonnes. Pour ce qui est du contrôle, elle ne comprend pas bien. Si une voiture brûle un feu rouge ou se trouve sur une voie de bus elle doit être contrôlée et amendée car elle n'a pas à se trouver là.

M. Bergonzoli répond que son principal objectif est l'OTR, ce n'est pas la LTaxis. Du moment où le taxi fait une fraude par rapport à son activité, c'est-à-dire qu'il n'a pas ses lumières allumées, alors il va y avoir un contrôle, car c'est un moyen d'attirer l'œil. Il y aura donc un contrôle du disque tachygraphe, qui est le seul moyen de contrôle.

Un commissaire remarque que tout le monde s'accorde à dire qu'en 2005, un bon projet de loi a été fait et avait l'accord des professionnels. Cependant, les moyens de contrôle n'ont pas été donnés. Il demande donc ce que devrait être l'effectif de la brigade des taxis pour pouvoir remplir toutes les obligations.

M. Bergonzoli répond qu'un **effectif de 20 personnes** serait nécessaire.

M. Dudan ajoute qu'actuellement il y a 7 personnes dans le Groupe transports et environnement, dont deux sont des spécialistes des taxis.

Ce même commissaire remarque que les contrôles seront difficiles selon l'exposé fait en relation avec l'art. 25. Il demande pourquoi ces contrôles sont plus difficiles à faire pour les taxis que pour les cars par exemple.

M. Schluchter répond qu'au niveau des cars, les courses se font à forfait, il n'y a pas de courses par rapport au temps et à la distance parcourue comme pour le taxi. La gestion est donc bien plus simple. De plus, il y a un organe de contrôle fédéral qui se trouve à Berne (Office fédéral de transport, OFT). Pour les taxis, chaque commune (ou canton pour Genève) doit contrôler, il n'y a pas d'harmonie. Faire comprendre à un taxi d'une autre ville qu'il est soumis à la loi genevoise est toujours difficile, l'approche est plus compliquée.

Il y a également des différences avec la France. Le taxi genevois qui va en France a le droit d'user des voies de taxis réservées, tandis que le taxi français qui vient à Genève ne peut pas utiliser les voies de bus/taxis.

Une députée demande quelles sont les recommandations que MM. Dudan, Bergonzoli et Schluchter pourraient faire pour ce projet de loi, étant donné qu'ils sont des hommes de terrain.

M. Bergonzoli informe qu'il a rédigé un petit projet qu'il a soumis à M. Bongard. Pour lui, l'important est de se retrouver autour d'une table entre professionnels du domaine et de parler franchement de ce qui joue ou pas.

Un commissaire revient sur le problème de l'AIG. Il remarque que des véhicules étrangers viennent sur le territoire de l'AIG concurrencer les taxis suisses et qu'en même temps les taxis suisses ne veulent pas faire leur travail. Il en conclut qu'il n'y a donc pas de concurrence déloyale, car les chauffeurs étrangers accomplissent simplement une tâche que les chauffeurs suisses n'ont pas envie de faire. Il aimerait comprendre en quoi il s'agit d'une concurrence déloyale. Par ailleurs, il aimerait que M. Bergonzoli remette une copie de son projet à la commission, il trouve que cela pourrait être intéressant.

M. Bergonzoli répond que les chauffeurs ne vont pas forcément refuser les longues courses. Cependant, ils sont soumis à l'OTR et ont des temps définis de conduite. La conduite en OTR est de 9 heures inextensibles. Si le chauffeur devait dépasser ce temps de conduite inextensible, il serait hors OTR. A ce moment-là, le chauffeur pourrait refuser la course, il s'agit d'un motif de refus. Il ajoute que cela est très rare. Lorsque les avions étaient cloués au sol, les chauffeurs ont fait des courses et la brigade le savait, mais elle n'est pas aller les embêter derrière pour cela alors qu'ils avaient dépassé les 9 heures. Il ne voit donc pas de concurrence déloyale dans cette situation. Ce qui n'intéresse pas les chauffeurs ce sont les petites courses, pour la France notamment, car il existe la contrainte de la TVA et des points de passage obligatoires, ce qui fait que la course n'est pas rentable.

Un commissaire demande si une seule catégorie de taxis serait mieux ou aurait des inconvénients ou s'il faudrait garder deux catégories de taxis mais avec un système amélioré.

M. Bergonzoli répond qu'il va dans le sens d'un projet avec deux catégories.

Un commissaire remarque qu'un chauffeur qui descend à Marseille et décide de revenir tout de suite va dépasser les 9 heures. Il demande si le chauffeur peut utiliser son taxi à titre professionnel pour l'aller et revenir à titre privé. Il demande comment ce contrôle est possible.

M. Schluchter répond que chaque véhicule est équipé d'un tachygraphe qui peut être numérique ou analogique. Cet appareil contient un disque par jour qui va noter l'activité, la vitesse, les kilomètres parcourus, etc. Il est facile de lire les différentes données, afin de savoir si le chauffeur a travaillé ou non. Des questions lui seront posées en cas de mauvaise manipulation. Une même longue distance parcourue dans un sens et dans l'autre avec une pause de 20 minutes entre deux se remarque très facilement. Cela permet d'arriver rapidement à la conclusion qu'il d'agit d'un voyage professionnel. Il ajoute que dans ce cas, la course de retour est liée à la course professionnelle.

Audition de Me François Bellanger

M. Bellanger informe tout d'abord qu'il ne peut que confirmer son avis de droit quelque mois après sa rédaction, la jurisprudence n'ayant pas évolué depuis. La conclusion principale était de dire qu'un monopole cantonal était envisageable, que l'on parle des taxis de service public ou d'une centrale.

Dans cette hypothèse, trois conditions doivent être remplies :

Une base légale (condition remplie dans la mesure où le Grand Conseil adoptera une loi ancrant ce principe du monopole), **un intérêt public prépondérant** qui ne soit pas de politique économique mais qui relève de la police ou de la politique sociale, et finalement que cet **intérêt prépondérant soit proportionné**.

Au vu de la jurisprudence existante du Tribunal fédéral, il a mis en évidence le fait qu'un monopole d'une catégorie particulière de taxis ne pourrait être envisageable que dans la mesure où ces taxis deviendraient un élément quasiment complémentaire aux transports publics genevois, à savoir que l'on n'ait pas de taxis privés mais que l'on ait des transports collectifs (TPG) et à côté des transports individuels mais collectivisés des taxis, soit un véritable service public des taxis.

Si l'on réduit le champ du monopole et que ce dernier se limite au niveau de la centrale d'appel, les exigences sont similaires mais moins importantes au regard de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il précise qu'une centrale unique ne peut exister que s'il existe une justification par rapport à l'amélioration de la qualité du service en faveur du public, notamment la garantie d'un service 24h/24, 7 jours sur 7, en tous les points du canton, etc. Il ajoute qu'il est possible de poser une exigence au niveau des sièges pour

enfants. Il faut donc un certain nombre d'exigences qui accompagnent cette notion de service public, car dès le moment où un monopole est créé, la liberté économique est atteinte. Il estime que la solution visant à créer une centrale unique comme seul monopole est plus raisonnable. A priori, le fait de n'avoir qu'une seule catégorie de taxi et donc un monopole en ce sens s'oppose à notre ordre constitutionnel. Le PL 10513 lui paraît extrêmement restrictif et paraît poser un problème de constitutionnalité, car il restreint la notion de taxi à une seule catégorie sans réelle justification à un tel monopole. La solution d'avoir des VPR (véhicules de petites remises) ne lui paraît pas adéquate par rapport aux exigences du Tribunal fédéral, puisque pour le public un tel véhicule ne serait pas l'équivalent d'un taxi. Cela signifie, selon ce projet, qu'il y aurait réellement une fermeture à une activité économique avec une possibilité annexe mais sans conditions équivalentes. Au vu des conclusions qu'il avait développé dans son avis de droit, cela lui pose des problèmes au niveau constitutionnel.

Une commissaire remarque que l'avis de droit prévoit que la centrale unique ne doit regrouper qu'une seule catégorie de taxis, soit les taxis A. A l'art. 35 du PL 10697, il est possible pour les taxis B d'avoir également une centrale. Elle demande si M. Bellanger trouve pertinent et normal pour une cité comme Genève d'avoir encore deux catégories de taxis, ce qui amène à la situation actuelle. Par ailleurs, il est dit dans le projet de loi que les chauffeurs de taxis devront être contraints d'être disponibles 7 jours sur 7, 24h/24, etc. Elle demande s'il est possible d'astreindre des indépendants à un régime d'horaires et de journées de travail.

M. Bellanger pense qu'il n'a pas à se prononcer sur l'opportunité ou non d'avoir deux catégories de taxis, c'est au Grand Conseil de se déterminer. D'un point de vue strictement juridique et où il n'y aurait plus qu'une seule catégorie de taxis, cela signifie que l'on force les personnes qui veulent exercer ce métier à remplir les conditions de cette catégorie-là, il s'agit donc d'une claire atteinte à la liberté économique qui figure dans notre Constitution et selon laquelle chaque personne a le droit d'exercer le métier qu'elle veut pour autant qu'elle en remplisse les conditions. Il pense que ce serait l'atteinte la plus grave qui pourrait être causée à la liberté économique. Il est en soit admissible ou envisageable, mais ne sait pas qu'elle serait l'analyse du Tribunal fédéral. Si le Grand Conseil devait s'engager dans cette voie, il faudrait une motivation d'intérêt public extrêmement importante qui démontre que c'est cette solution-là qui est la seule qui puisse être adoptée et pas une autre. Il ne sait pas s'il est possible de le faire et trouve que cette position est assez extrême, car il s'agit de l'atteinte la plus sérieuse que l'on

puisse causer à la liberté économique. Le fait d'avoir deux catégories, soit une avec des exigences particulières et des obligations de service public et un autre, permet d'arriver au même résultat selon lui tout en ménageant la liberté économique. Dès l'instant où il y a deux catégories de taxis, il est légitime d'exiger de celui qui souhaite bénéficier d'un certain nombre de facilités, notamment l'usage des places taxis et des voies de bus par exemple, quelque chose en contrepartie. Il ajoute que ce « quelque chose » au regard du projet de loi (et qui est admissible selon la jurisprudence), peut être des exigences de service public et de réalisation du service public. Ces exigences peuvent être formalisées dans la loi comme dans le PL 10697 avec un nombre d'heures minimum, un nombre de jours minimum, etc. Il prend en exemple le domaine médical où l'on exige des gardes, des jours de permanence ou de piquet, ce ne sont pas des choses anormales.

Un député remarque qu'il n'est pas possible de créer un monopole car ce n'est pas constitutionnel et viole la liberté économique. Maintenant, il estime qu'il y a un vrai désordre du marché, la loi n'est pas respectée que ce soit par les taxis jaunes ou bleus. Cela fait que la commission vient à s'interroger tout de même sur la possibilité d'un monopole. Il ajoute que dans toutes les villes du monde où la liberté économique existe également, il n'existe pas deux catégories de taxis. Il demande si dans d'autres villes suisses il existe deux catégories.

M. Bellanger répond qu'à son sens, un monopole n'est pas complètement exclu, mais il faut deux conditions. Il faut la preuve (à démontrer) que sans le monopole, le système actuel ne fonctionne pas et qu'il y ait des problèmes sérieux et récurrents de service public. D'autre part, pour avoir une fermeture complète de la profession de taxis il faudrait une complémentarité de ce service de taxis par rapport aux transports publics, il faudrait faire des taxis un quasi service public. Le Grand Conseil a le choix de le faire, mais il faudrait un quasi TPG bis de taxis. Il estime que le changement serait très important dans le cadre de cette activité. Il ajoute que le système à deux catégories existe un peu partout en Suisse, que ce soit à Lausanne ou en Suisse Alémanique. A sa connaissance, aucun canton n'a franchi le pas de créer un monopole.

Un commissaire remarque que l'avis de droit en page 63 cite quelques textes et il est question de critiques de la doctrine. Souvent, ces auteurs critiquent le Tribunal fédéral. Il demande quel est le pouvoir ou quelle est l'influence de ces doctrines par rapport à une décision du Tribunal fédéral.

M. Bellanger répond que le Tribunal fédéral est la juridiction qui a le dernier mot. Le Tribunal fédéral décide et parfois en dépit de la doctrine persiste et maintient, comme pour le monopole d'affichages où la doctrine était quasi unanime contre la décision du Tribunal fédéral. La doctrine n'est qu'une indication et ce qui fait foi est la jurisprudence du Tribunal fédéral.

Ce même commissaire remarque, dans les faits, qu'il y a deux catégories de taxis qui se présentent au public avec une même bonbonne « officielle », des prestations et des prix différents. Il demande quel mécanisme compatible avec le droit constitutionnel le canton de Genève doit mettre en place :

- A. Revenir par absorption à une unique catégorie de taxis portant bonbonne.
- B. Concéder aux taxis portant bonbonne une mission de service public en limitant le nombre.
- C. Contraindre à l'échéance d'un délai d'adaptation les véhicules qui ne parviendraient pas à obtenir une concession de service public à renoncer à la bonbonne.

M. Bellanger pense que la question trouve sa réponse dans le projet de loi du Conseil d'Etat, car il y trouve l'obligation pour les taxis avec bonbonne d'être affiliés à la centrale unique en contrepartie d'obligations à remplir certaines exigences de service public. Les points A et B seraient remplis. Ceux qui ne seraient pas dans cette catégorie devraient se mettre aux normes dans un délai déterminé. Cela n'empêche pas d'avoir à côté de ceux-ci une autre catégorie de taxis, les taxis B, qui n'ont pas la bonbonne mais qui ont tout de même la mention « taxis » comme le prévoit la loi, dans une mesure compatible avec les exigences fédérales hors monopole absolu, mais avec coexistence de deux catégories, de la liberté d'accès à cette profession pour ceux qui sont dans cette deuxième catégorie. Il précise que le groupe des taxis de service public n'est pas complètement fermé, il existe une possibilité d'accès avec un roulement pour ceux qui voudraient y accéder, ce qui est une exigence importante au regard de ce que demande le Tribunal fédéral. A titre personnel, il trouve toutes les réponses dans le projet de loi du Conseil d'Etat.

Un commissaire remarque que le PL 10697 est celui qui donne la meilleure sécurité en regard du droit fédéral. Il serait possible d'aller plus loin avec un monopole total, mais il faudrait faire la démonstration d'un intérêt public prépondérant. Dans ce cadre-là, il demande si le caractère international de Genève ne pourrait pas être intégré dans cet intérêt public prépondérant. Il demande si cet aspect pourrait avoir une importance devant le Tribunal fédéral. Par ailleurs, il paraît assez clair que le PL 10513 est contraire à la

Constitution. D'autre part et selon les intervenants de l'audition précédente, il existe un arrêt du Tribunal administratif qui a donné raison aux taxis bleus en les autorisant à maintenir ces bonbonnes. Il demande si cet arrêt aurait encore du sens avec la nouvelle loi ou non.

M. Bellanger répond que le PL 10697 est le plus proche des conclusions qu'il a développées dans son avis de droit. Il se sent plus à l'aide avec ce projet qu'avec l'autre. Pour ce qui est du caractère international de Genève, il répond que tout peut être défendu comme un intérêt. Il est possible de l'alléguer, mais derrière il faut le démontrer, il serait donc nécessaire d'avoir des études et des éléments sérieux qui puissent démontrer que si l'on ne fait pas cela, alors la population étrangère serait lésée, trompée ou maltraitée par les taxis. Il n'a pas la réponse, mais le seul fait de faire figurer l'argument ne suffirait pas, il faut des éléments concrets en plus. Il pense que le Tribunal fédéral demanderait des éléments concrets. Pour ce qui est de la contrariété à la Constitution du PL 10513, sa réponse est oui, particulièrement sur un point central de la loi qui est le fait de réserver la dénomination « taxis » à une seule catégorie de véhicules et dire que soit on a un taxi officiel, soit on est un véhicule d'une autre dénomination. Il y aurait là une création d'un monopole en faveur des taxis avec une barrière à l'entrée de la profession. Il ne voit pas ici de justification suffisante répondant aux critères posés auparavant. Il estime que le PL 10513 ne passerait pas la rampe du Tribunal fédéral, mais ce n'est que son avis personnel. Concernant la décision du Tribunal administratif pour les taxis bleus, il estime que cette jurisprudence perdrait de son sens sous une loi telle que formulée par le PL 10697. En regardant la loi de 2005, il n'y a pas de réelles obligations pour les taxis à bonbonnes jaunes, il n'y a pas de réelle justification d'avoir des taxis avec bonbonnes jaunes et d'autres avec des bonbonnes bleues. Il comprend bien le raisonnement du Tribunal administratif qui est de dire que l'on fait une différence de traitement sans justification.

Si l'on dit que les taxis jaunes doivent être disponibles 24h/24, 7 jours sur 7, de nuit comme de jour, chose que l'on n'a pas dans un service privé, alors on est dans une situation où il peut y avoir une différence de traitement motivée par des motifs objectifs et pertinents qui est légitime. De plus, le projet de loi 10697 permet toujours d'avoir la dénomination « taxis » sur les véhicules.

M. Monney revient sur l'hypothèse d'un monopole tel qu'il figure dans les deux projets de loi. S'agissant de l'accès à la profession de taxi de service public, l'avis de droit en page 25 parle de plusieurs conditions et notamment

de modalités équitables d'attribution des permis de service public. Il demande si la proposition du Conseil d'Etat à l'art. 15 al. 3 PL 10697 répond à ce souci de modalités équitables d'attribution des permis de service public. D'autre part, il demande si le projet de loi de M. Nidegger répond à ce même souci des modalités équitables d'attribution des permis de service public, ce qui figure à l'art. 17 al. 2 et à l'art. 22 al. 1 PL 10513.

M. Bellanger répond que la problématique de l'accès et de la possibilité d'accès est importante. Cette problématique est fixée par le Tribunal fédéral dans une affaire genevoise qui concernait l'ancienne loi de 1999, où le Tribunal fédéral avait admis le système de liste d'attente qui y figurait. On avait alors une approche différenciée selon si c'était une entreprise ou un indépendant, en tenant compte des années et de l'expérience. Le Tribunal fédéral avait trouvé que cette solution différenciée permettait à tout le monde d'accéder dans un délai raisonnable, à la différence de la simple liste chronologique telle que celle qui existait avant 1992. La réflexion du Grand Conseil doit se faire dans ce cadre, donc si une fermeture à l'entrée est créée, il faut avoir une manière d'ouvrir le verrou qui soit équitable et qui permette de tenir compte de différentes situations personnelles. Dans le projet de loi du Conseil d'Etat, il y a quelques éléments qui sont donnés à l'art. 15, al. 3 PL 10697, mais il s'agit essentiellement d'une clause de délégation au Conseil d'Etat. Une clause donne les principes de fonctionnement, on va avoir au moins un des critères d'octroi qui est le nombre de permis déjà en possession, ce qui répond à l'ancienne jurisprudence du Tribunal fédéral qui est plutôt de favoriser ceux qui n'ont pas de permis par rapport à ceux qui en ont déjà. Cela permet à l'indépendant d'entrer plutôt qu'à celui qui a déjà 10 permis et en voudrait un 11ème. Il souligne que cet élément a été jugé important par le Tribunal fédéral et donc dans ce sens-là, la clause y répond, la loi ne fixe pas en tant que tels les critères mais la délégation au Conseil d'Etat correspond au moins au cadre fixé par la jurisprudence. Dans l'autre projet de loi, le PL 10513, il ne retrouve pas ces éléments, il s'agit plutôt d'un système de vente et de revente de permis, système aboli en 1992 et qui était déjà à l'époque largement critiqué. A priori ce système ne paraît pas répondre aux exigences du Tribunal fédéral.

Audition de M. Jean-Luc Portier, membre de la direction et Mme Christine Widmann, responsable du service juridique de l'Aéroport de Genève

M. Portier remercie la commission de les accueillir aujourd'hui. Il commence par un petit rappel sur la situation actuelle. Il soulève quelques points importants ou constats à l'aéroport. Il informe que les refus de courses sont fréquents, notamment dû au fait de la proximité de la destination ou du fait que les passagers viennent avec des enfants, même si un local est à disposition avec des sièges pour bébés. Il remarque que les taxis ont un réel problème avec les sièges pour bébés. Il indique également la problématique du refus des cartes de crédit. Il ajoute qu'en 2008, l'AIG a essayé de créer une charte (*voir annexe*) qui reprenait l'esprit de la loi sur l'engagement « qualité ». Cette charte a été boycottée par l'ensemble des chauffeurs de taxis, car les personnes qui souhaitaient signer la charte se voyaient menacées par SMS de « crevage de pneus ».

Il ajoute que les échanges sont fréquents avec le SCOM, la PSI et les taxis en l'occurrence M. Jenny. La situation n'est pas simple pour l'aéroport avec les taxis et il salue donc un nouveau projet de loi. Il reste cependant persuadé que le problème des taxis est les taxis eux-mêmes, il manque de cohésion. L'aéroport a pour but de faciliter le voyage des passagers à l'arrivée et au départ. Il a toujours été favorable à la mise en place d'un guichet d'information dit « multimodal », qui regroupe donc autant les TPG que les taxis, limousines ou CFF, car le passager ne sait pas quel guichet est pour tel ou tel service. Le guichet pour les taxis est plus un guichet de contrôle des chauffeurs qu'un guichet de service. L'Aéroport n'est donc pas entré en matière, car la problématique est celle de l'information aux passagers et ce n'est pas à l'Aéroport de faire la police au niveau des taxis.

Dans le projet de loi, l'AIG approuve le parking accessible pour les taxis confédérés. Cependant, il n'est pas possible d'avoir un parking qui soit dédié pour ces taxis, dans le sens où le PL parle de zone dédiée aux taxis confédérés. Il manque en effet de la place pour pouvoir avoir un tel parking et il manque déjà cruellement de place de parking. Il rappelle qu'il y a environ 1000 places de parking pour plusieurs millions de passagers. L'AIG encourage donc les transports publics, mais il serait difficile d'arriver à une zone de taxis confédérés sur l'Aéroport. En revanche, il serait possible d'équiper ces taxis afin qu'ils puissent avoir accès à un parking où on puisse les retrouver tous au même endroit.

L'AIG approuve le montant minimum prévu dans le projet de loi, car c'est une des raisons des refus de courses. Il peut d'ailleurs comprendre le refus de certaines courses qui ne sont pas rentables.

Concernant la brigade des taxis, l'AIG approuve aussi cette proposition. Il estime qu'il s'agit de quelque chose de primordial. Il pense que cette tâche doit rester dans le cadre de la police, l'AIG ne doit pas être investi d'une tâche de contrôle.

Pour ce qui est de la régulation d'accès, il estime que cela pose un problème de compréhension. Le projet de loi parle de Zurich. Il précise qu'à Zurich, les taxis sont concessionnés, ce qui veut dire qu'ils sont exclus de l'aéroport. Il y a une société de taxis qui appartenait à l'époque à Swissair et une société de taxis de Kloten (l'aéroport se trouvant à Kloten), les autres taxis zurichois n'ont pas le droit de prendre en charge sur le site de l'aéroport. Il faudrait donc pouvoir, dans notre cas, identifier un certain nombre de taxis genevois qui répondent à certains critères et qui auraient l'accès à l'aéroport par un système de barrière, simple à mettre en place. Il faudrait cependant voir quelles sont les modalités de maintien ou de refus de certains taxis, ce qui lui semble être difficile à mettre en place.

Un commissaire demande l'avis de M. Portier sur les transports qui ne sont pas réglementés, comme les transports prévus dans le cadre des voyages organisés. Certains auditionnés ont fait état de problèmes avec ces taxis non déclarés.

M. Portier n'est pas du même avis que ces personnes et s'explique. Il informe que ce phénomène se déroule plutôt en saison d'hiver, les week-ends. Les voyageurs louent des chalets ou des chambres d'hôtels et achètent le transfert avec. Les minibus dont il est question sont donc une continuation du voyage aérien. Il ajoute que l'AIG s'assure avec le SCOM, que ces véhicules paient ce qu'ils doivent. L'année dernière, il y avait environ 350 licences, cette année il y en a plus de 500. Aujourd'hui, il doit y avoir entre 10 et 15% des minibus qui n'ont pas payé cette licence, mais la majorité est en règle. En bloquant 10 minibus, cela fait que 90 passagers ne partent pas et restent sur place. Ce même commissaire revient sur l'information aux passagers. Il demande si ce n'est pas l'AIG qui fournit ces informations.

M. Portier répond qu'il y a plusieurs types d'informations. L'AIG donne certaines informations sur les hôtels, comment s'y rendre le plus facilement,

où sont les taxis, etc. Il y a aussi l'Office du tourisme qui est là et qui peut réserver des chambres d'hôtels. La Gare routière est aussi là qui a des lignes depuis l'aéroport. Aujourd'hui, tout est séparé, le but est de regrouper tout en un endroit.

Un député se dit étonné de certains propos. Il remarque que l'AIG souhaiterait devenir un endroit non soumis aux lois genevoises. Il demande ce que peut répondre l'AIG à ceci.

M. Portier répond par la négative. Il mettait simplement en relation la centrale unique et les concessions d'accès. Lorsque l'on concessionne un service, il y a le choix de prendre le meilleur, tandis que si tous sont concessionnés au sein d'une société il n'est plus possible de choisir, il ne voit donc pas l'utilité à moins qu'il y ait des modalités qui permettent de donner l'accès, de le maintenir voire de le retirer, c'est par rapport à cela qu'il ne peut être d'accord avec une centrale unique. A Zurich, il y a deux sociétés distinctes qui ont été concessionnées et les autres n'ont pas accès à l'aéroport. Pour ce qui est des transports étrangers et la concurrence déloyale, il précise que cela représente 900 minibus par week-end avec des dizaines de milliers de passagers britanniques qui ont loué des chalets et qui ont simplement le transport compris, comme cela se fait partout. Il ajoute qu'en période d'hiver, l'AIG passe de 30'000 à 62'000 passagers par jour, il y a donc un phénomène de masse et donc beaucoup de chauffeurs de minibus. Si les taxis genevois étaient en mesure de répondre à cette forte demande, ce dont il doute, il penserait autrement. Il donne simplement l'avis de l'exploitant.

Ce même député demande si M. Portier peut donner des informations plus précises sur Zurich.

M. Portier sait simplement que les centrales de taxis s'acquittent d'un montant annuel pour pouvoir opérer sur l'aéroport de Zurich, mais n'a pas de chiffres à donner.

Le Président demande si, à Zurich, un taxi qui n'a ni l'une ou ni l'autre des concessions peut venir décharger quelqu'un.

M. Portier répond par l'affirmative.

Un commissaire revient sur la concurrence déloyale et demande dans quel cadre l'AIG est prêt à prêter un coin de table pour avoir ces transports.

M. Portier invite les commissaires à venir un samedi en hiver sur l'aéroport. Si l'AIG laisse les minibuses prendre en charge les pré réservés à la sortie du canal rouge/vert, on ne peut plus en sortir. C'est pourquoi ils ont été déplacés sur la gauche, vers le « chalet suisse » avec trois tables et du wifi de manière à ce qu'ils puissent prendre en charge les pré réservés. Il ne défend pas du tout les gens qui font de la vente « à la sauvette » qui sont dénoncés au SCOM. Des informations ont été données aux sociétés anglaises en disant quelle est la loi genevoise et ce qu'elles doivent faire pour être en règle, obtenir la vignette, etc. Les coins de tables mis à dispositions sont là pour maintenir un flux et non pour vendre des billets.

Ce même commissaire demande si l'AIG fait des contrôles fréquents par rapport à ce genre de choses.

M. Portier répond que l'AIG dénonce, et dénonce aussi les refus de courses. L'aéroport dénonce ce qu'il voit mais ne va pas chercher les infractions. La période d'hiver occupe déjà les gens à 100% sans devoir encore s'occuper de cette problématique.

Une députée comprend bien que l'intérêt de l'AIG est que les passagers puissent trouver très vite un moyen pour se rendre à leur destination. Cependant, le problème avec les taxis n'est pas d'aujourd'hui. Elle demande si l'aéroport a essayé de se réunir avec les gens qui représentent les taxis pour trouver des solutions pour améliorer cet état de fait. Certaines personnes font tout de même des choses qu'elles n'ont pas le droit de faire à l'aéroport. Quelque part, l'AIG a un peu décliné ses responsabilités. Elle estime qu'il y a un manque de dialogue, contrairement à ce qui se faisait sous l'ère de M. Jobin.

M. Portier répond qu'il a aussi travaillé avec M. Jobin de manière soutenue et il n'a pas interrompu le dialogue. Il continue à rencontrer M. Jenny, le SCOM, etc. Cependant, il est très difficile d'avoir une discussion constructive avec une profession qui n'a pas de représentants. M. Jenny donne son avis, mais ce n'est pas forcément celui des chauffeurs de taxis qui viennent à l'aéroport. Il prend l'exemple des sièges pour bébés. A l'époque, il y a eu une discussion avec la fédération professionnelle des taxis genevois, l'AIG a proposé d'acheter des sièges. La fédération a répondu qu'elle les achèterait elle-même mais qu'elle avait besoin d'un local, qui se trouve actuellement à 18 mètres de la ligne de taxis. Il y avait donc 10 sièges avec rehausseurs qu'ils ont achetés. L'AIG a encore proposé d'en acheter une vingtaine s'il le faut. Au final, le chauffeur va systématiquement refuser la course quand une famille se présente avec un enfant, alors que le siège se trouve à 18 mètres et

que le dépôt est ouvert 24 heures sur 24 et que rien n'est facturé pour garder ces sièges. L'AIG a toujours cherché à trouver des accords et un travail a été fait sur une charte qui reprenait simplement l'esprit de la loi avec des « trucs » basiques. Cette charte a été boycottée et il a vu de ses yeux un SMS qui menaçait le chauffeur qui voulait la signer de crever ses pneus. Il trouve que ce n'est pas très constructif. Il ne botte pas en touche, mais les taxis occupent la voie publique et il ne pense pas que la gare Cornavin s'occupe de l'application de la loi au niveau de la gare. Il fera ce que l'AIG doit faire dans l'esprit de la loi, mais ce n'est pas à l'AIG de faire respecter la loi sur les taxis.

Un commissaire remarque que la création de la brigade des taxis est saluée. Il demande dans quel contexte M. Portier voit l'intervention sur place de cette brigade.

M. Portier répond et rappelle qu'il y a quelques années, Taxiphone payait un **siffleur**, qui était un ancien chauffeur de taxi. L'AIG participait à son salaire à hauteur de 1000 F par mois. Cette personne était dans la ligne de taxis et faisait venir les taxis, s'assurait que les gens ne se voient pas refuser des courses, etc. Un jour, ce siffleur a disparu et les problèmes ont commencé. La raison pour laquelle le système fonctionnait était que le siffleur était un ancien chauffeur de taxis, il était respecté et imposant. Par la suite, il y a eu un guichet aéroport, un guichet taxis, qui était occupé par des retraités chauffeurs ou des retraités gendarmes. Au début, ce système a très bien fonctionné, mais très vite les personnes du guichet ont commencé à ne plus s'entendre avec leurs anciens collègues taxis. Quand il entend parler de la brigade des taxis, il voit que cette brigade représente la loi. Il pense que d'avoir 5 ou 6 personnes sur l'aéroport peut être une bonne solution.

Un commissaire remarque que la loi actuelle n'est pas si vieille que cela. Il demande si le fait de la changer totalement va changer quelque chose ou si certains éléments de la loi actuelle modifiés suffiraient.

M. Portier pense qu'il est difficile de se prononcer. Il ne veut pas donner l'impression de s'acharner contre les taxis, mais il estime qu'ils « font ce qu'ils veulent ».

Un autre commissaire demande si M. Portier a l'impression que cette nouvelle loi apporte quelque chose de plus que l'ancienne.

M. Portier répond que la restauration de la brigade des taxis est un plus. A part cela il ne voit pas d'autres améliorations.

Audition de M. José Silva, directeur général de l'Hôtel des Bergues

M. Silva remercie la commission de l'accueillir aujourd'hui. Il précise que c'est lui qui s'occupe de ce dossier au sein de la Société des hôteliers de Genève ainsi que dans le Groupement des hôtels 5 étoiles de Genève. Il rappelle que la Société des Hôteliers a déjà fait parvenir un courrier il y a un an à ce sujet, il va donc s'y référer. Il souhaite une amélioration du service des taxis, surtout au niveau de la disponibilité des taxis. La clientèle internationale ne comprend pas qu'il est nécessaire d'attendre 20 ou 30 minutes en heure de pointe pour avoir un taxi. Le problème de la disponibilité se ressent surtout aux heures de pointe le matin, mais aussi le soir et en fin de semaine.

Il en vient à présent à la centrale unique. Il pense que si cette centrale a pour but d'améliorer l'efficacité, alors il la soutiendra. Il se dit tout de même préoccupé, car cette centrale pourrait peut-être baisser le service, cela dû au fait qu'il y aura moins de concurrence. Il ajoute que les premiers plus grands hôtels utilisent beaucoup les services de l'entreprise Ambassador, qui utilise des limousines et font du « taxi » avec ces limousines aussi. Cette entreprise est la première à pouvoir répondre à nos attentes. Il ajoute que cela poserait problème que cette société ne puisse plus être appelée en tant que taxi.

Le projet parle aussi d'avoir des taxis A et des taxis B. La Société des hôteliers préconise d'augmenter la classe des taxis A, car le client comprend aussi mal qu'une classe puisse utiliser certaines voies réservées et une autre classe non. Au niveau de la prestation client, il y a une certaine incompréhension voire même une certaine irritation. Les hôtels essaient d'expliquer aux clients mais ils n'ont pas la patience.

Pour tout ce qui touche à la qualité, comme la couleur unique ou l'utilisation de l'anglais, il pense que cela est important. Il se dit choqué que les chauffeurs n'arrivent pas à expliquer un monument d'intérêt général. Il souhaiterait que les taxis aient un minimum de connaissances, sans leur demander d'être des historiens. Il souhaiterait aussi une meilleure connaissance des rues.

Par ailleurs, il remarque que les exigences en matière de sécurité sont les mêmes que pour une voiture privée. Il préconiserait des exigences additionnelles, comme cela peut se faire au Canada par exemple.

Pour l'aéroport, il pense que les taxis sont sous la direction de cette dernière, sous son autorité. Il pense que ces taxis devraient revenir sous la direction de l'Etat.

Il pense également qu'il devrait y avoir une motivation pour passer à des voitures plus écologiques. Il semble que ce point soit une assez grande préoccupation pour les clients. IL estime que la Genève internationale devrait montrer l'exemple.

Il insiste dernièrement sur la disponibilité des taxis, en particulier aux heures de pointe.

Une commissaire remarque que les clients ne comprennent rien entre les taxis A et les taxis B. Elle remarque aussi que M. Silva souhaite augmenter les taxis A par rapport aux taxis B. Elle revient au projet de loi et remarque que celui-ci va à l'opposé du souhait de M. Silva, car l'art. 15 met un *numerus clausus* sur les taxis alors que les taxis B seront illimités.

M. Silva répond et estime que ce qui est dit dans le projet va à l'encontre de l'intérêt de ses clients, car les clients veulent avoir accès aux privilèges. Les clients ne comprennent pas que l'utilisation de la voie publique soit aussi compliquée.

Cette même commissaire demande si le fait d'avoir des taxis qui ne fonctionnent pas bien nuit à l'image de Genève.

M. Silva répond qu'il y a toujours mieux et il y a pire que Genève. Il estime que Genève est dans la moyenne basse de la qualité des taxis, que ce soit en propreté, en disponibilité et en cohérence. Au niveau international, il y a une borne lumineuse qui indique que le taxi est disponible, à Genève c'est le contraire et le client est confus. Il aimerait que l'on se rapproche des normes internationales. Il pense que cela nuit effectivement à l'image de Genève, à tel point que les hôteliers doivent faire appel à une entreprise qui n'est pas une entreprise de taxis pour essayer de pallier aux problèmes des taxis. En Espagne ou au Portugal, il n'y a aucun problème pour avoir un taxi vers l'aéroport le matin par exemple, à Genève ce n'est pas possible. Il ajoute que ceux qui viennent depuis toujours sont habitués, les autres sont un peu choqués car Genève est une référence qualitative.

Un député remarque que M. Silva était pour une concurrence et donc contre un monopole au début mais d'un autre côté il y a une incompréhension ou une

incohérence car il y a deux compagnies de taxis. Il demande si M. Silva est plus pour un monopole ou une libéralisation.

M. Silva pense que ce sont deux sujets séparés. Il y a d'un côté l'utilisation des voies primaires et d'un autre la disponibilité des taxis. La centrale unique devrait permettre une meilleure gestion des taxis et devrait répondre mieux à l'efficacité. Il a peur que la non concurrence amène une certaine inefficacité. Maintenant s'il y avait plus que deux compagnies de taxis A et plus de taxis B, ce serait une certaine concurrence d'égal à égal.

Un autre député revient sur la différenciation entre taxis qui est souhaitée, il a notamment été question de couleur unique ou d'écologie. Il demande si M. Silva a autre chose à ajouter à ce niveau. Pour ce qui est des taxis de l'aéroport, il demande plus de détails. Enfin, il demande s'il existe un système de voituriers dans les hôtels 5 étoiles. Pour la société Ambassador, il demande si cela dérangerait qu'il n'y ait pas le terme « taxis » sur ces voitures.

M. Silva répond que pour la société Ambassador, il croit qu'il serait possible de ne pas avoir d'identification « taxis », même si cela peut quand même gêner mais il n'est pas possible de tout avoir.

Pour l'uniformité, beaucoup de villes sont bien meilleures, comme New York, Londres ou même en Autriche. Même en Espagne ou au Portugal, on retrouve tout de même une qualité de taxis. Il pense qu'il serait bon d'avoir des couleurs et une signalétique qui aille vers une plus grande uniformité. Il serait aussi possible de limiter les taxis à quelques modèles de voitures. Il s'agit d'un service public, il devrait donc y avoir une certaine uniformité du confort. Pour l'aéroport, il estime que l'Etat doit conserver le droit de regard sur la gestion des taxis.

Un commissaire rappelle que les taxis sont sous l'autorité de l'Etat et de la loi, non pas de l'aéroport. Il se dit étonné par rapport aux exigences demandées pour les connaissances des monuments. Les taxis sont sensés amener les personnes d'un endroit à un autre, pour le reste il est toujours possible de prendre un guide touristique.

Il demande si M. Silva a constaté une grande méconnaissance de Genève chez les chauffeurs. Par ailleurs, il demande à quoi est due l'attente des taxis. Il demande si cela résulte du nombre trop faible de taxis ou de la circulation.

Dernièrement, il demande qi la nouvelle loi apporte quelque chose de plus par rapport à l'actuelle.

M. Silva répond qu'il a effectivement noté une certaine méconnaissance, mais cela ne représente peut-être qu'une personne sur 10, ce n'est pas la majorité. Il estime qu'ils ne doivent pas tout connaître, mais avoir une certaine base. Pour ce qui est de la disponibilité, il estime qu'il n'y a pas suffisamment de taxis. Il pense que la nouvelle loi va de l'avant sur plusieurs points, notamment sur l'uniformité ou la qualité. Il pense cependant que la nouvelle loi ne trouve pas de solutions pour augmenter l'efficacité du service.

Un député remarque qu'un certain marché s'est créé avec les portiers des hôtels. Il demande à M. Silva ce qu'il en pense.

M. Silva répond que partout dans le monde, les courses vers l'aéroport sont récompensées pour les portiers d'hôtels, l'argent est une motivation partout. Il s'agit d'une pratique internationale, mais on se bat contre cela. Certains chauffeurs de taxis essaient de demander aux portiers d'hôtels à ce qu'ils soient eux personnellement appelés. Il ajoute qu'il faut se battre contre cela, mais aucune ville n'a trouvé la solution. Il pense que ce n'est encore pas trop un problème sur Genève, car l'aéroport est proche.

Ce même député ajoute qu'il arrive que des clients sont invités à aller prendre un taxi jaune si la course est inintéressante et si elle est intéressante alors on fait appel à une autre compagnie.

M. Silva espère que cette pratique ne se fait pas dans l'abus. Si une borne se trouve à proximité, il devrait être obligé d'appeler le premier taxi, les limousines sont un autre problème.

Un député aimerait examiner une idée, notamment au niveau de la faisabilité. Il demande s'il serait possible de supprimer les taxis B et de n'avoir que des taxis A en nombre illimité. Ce ne serait donc pas un monopole, il n'y aurait que des conditions pour devenir taxis. Il pense que si tous les taxis deviennent des A, alors la régulation du marché se ferait toute seule. Il demande si cette idée est possible ou inapplicable.

M. Monney répond que sur le plan juridique, cette idée est tout à fait possible, du moment où on ne limite plus le nombre de taxis il n'y a plus besoin d'une seconde catégorie. Il n'y aurait plus de contrainte au niveau de l'exercice de la liberté économique. Sur l'emploi du nombre illimité de taxis sur les voies de transports publics, il vaudrait peut-être mieux auditionner les

TPG. Il ajoute que M. Portier parlait de l'expérience du SMS qui faisait allusion au crevage de pneus, les taxis jaunes sont donc complètement opposés à cette solution et sont prêts à tout.

M. Bongard répond que ce système existait avant la loi de 1999. Il a été écarté en 1999 et en 2005 par le législateur pour une multitude de raisons. Entre 1999 et 2005, il y eut un rapport de l'IRU qui a fait une étude qui confirmait que le fait de supprimer un numerus clausus n'avait aucune garantie d'améliorer la situation. Cette hypothèse peut toujours être mise sur la table, mais ni les milieux professionnels concernés, ni la gendarmerie par le DSPE, ni le DARES ne vont dans ce sens. Il ajoute que ce système existe à Zurich mais précise que la situation a toujours été comme cela, contrairement à Genève. Le système avec numerus clausus existe quant à lui à Bâle et à Lausanne. Il pense qu'il faudra aussi examiner quel est le coût financier, au-delà des désordres potentiels. Il se pourrait qu'il y ait un coût financier au niveau du remboursement des plaques, ce qui pourrait s'élever à environ 70 millions de francs. Il précise que ce coût n'est qu'un point soulevé à côté d'autres qui peuvent exister. Il ajoute que le département avait aussi pensé à cette idée. Il est possible de laisser les taxis se débrouiller tout seul et tout libéraliser, c'est une première possibilité. La deuxième solution est de pousser le système actuel au maximum, ce que propose le DARES, sans rentrer dans le cadre d'un projet anticonstitutionnel. Aujourd'hui, on sait que ni les milieux professionnels, ni l'AIG ne veut gérer le guichet de l'aéroport, donc personne ne veut s'occuper des taxis et il faut bien que quelqu'un s'en occupe quand même. Il relève que l'AIG était pour la notion de forfait et pour la brigade des taxis. La Société des Hôteliers de Genève a demandé plusieurs choses comme une meilleure disponibilité des taxis A, une notion de standard écologique ou une meilleure visibilité. Il estime que le projet de loi y répond, sauf au niveau de la qualité. Le projet de loi répond donc à la plupart des questions de chacun, sans pouvoir évidemment répondre à tout.

M. Bongard ajoute que le travail fait en 2005 tentait aussi de répondre ou répondait à une partie des attentes. Le nouveau projet de loi tente de répondre au dernier bout. Il remarque que M. Portier considère que « les taxis font ce qu'ils veulent ». Il estime que c'est à la commission de savoir si elle veut qu'ils fassent plutôt ce que nous voulons, en ayant les moyens d'exiger quelque chose. Pour augmenter la disponibilité, il faut contraindre ces chauffeurs, en les laissant faire comme ils veulent, cela ne marchera pas.

M. Bongard ajoute également que le travail a duré 6 mois, avec 4 groupes de travail et avec tous les représentants des taxis. Entre janvier et juin 2010, il y

a eu des réunions sur tous les points et ils ont donc tous pu se prononcer sur tout.

M. Monney ajoute que l'avis de droit du professeur Bellanger a été mandaté communément par le département et le milieu des taxis. Le département s'est mis d'accord avec le milieu des taxis sur des questions à poser à M. Bellanger et ces questions ont été soumises communément. Il précise que ce n'est pas un avis de droit dirigé ou dirigiste, mais un avis de droit demandé par tous.

Audition de M. Urs Frischknecht, président de la Fédération des entreprises de taxi (FET)

M. Frischknecht remercie la commission de l'accueillir aujourd'hui et précise qu'il n'est pas le Président mais un représentant de la FET, le Président étant M. Jenni. Il estime que la loi actuelle n'est pas si mal et il serait faux de penser qu'il faut tout renverser, faire une nouvelle loi et repartir de zéro. Il rappelle que cette loi a longuement été étudiée et il y a des points à améliorer, mais sur le fond la loi actuelle est bonne. Il estime qu'il y a deux gros problèmes avec la loi actuelle, la prise en charge à l'AIG et le manque de taxis à certaines heures et certains jours.

Concernant l'AIG, il pense que le fait d'installer un guichet en tête de station serait une solution. Le guichet devrait avoir des personnes si possible en uniforme qui accueillent les gens et attribuent les taxis. Ces personnes devraient aussi gérer les gens qui souhaitent payer avec une carte de crédit, qui ont besoin d'un siège enfant ou qui ont besoin de quelqu'un qui parle leur langue. Il ajoute que ce système est déjà établi dans beaucoup de pays et fonctionne très bien. Il pense cependant que le problème réside dans le financement de ce système. Le coût de ce système est estimé à environ un million de francs par année. Il ajoute qu'il faudrait entre 14 et 16 personnes pour s'occuper du guichet. Il informe que dans certains pays, il existe une taxe d'aéroport pour les taxis. Il pense qu'il faudrait étudier la possibilité de rajouter 1,50 F sur toutes les courses de l'aéroport, de façon à mettre en place un système de financement qui permettrait de payer les gens qui s'occuperaient de cette gestion.

Le deuxième problème concerne le manque de taxis. Il pense que le problème est partiellement réglé. Il informe la commission qu'il travaille la nuit et qu'il est donc sur le terrain aux heures où il manque de taxis. Il estime que la situation s'est beaucoup améliorée depuis 3 ans. L'idée est de ne pas

augmenter le nombre de taxis, sinon ils vont tous travailler aux mêmes heures, sans résoudre le problème. Il pense que la solution est de mieux faire tourner les taxis qui existent déjà. S'il y a plusieurs personnes sur la même voiture ou sur le même permis, un chauffeur fera le jour et l'autre fera plutôt la nuit, il pense que le problème du manque de taxis peut se solutionner de cette façon. Si une personne est toute seule sur sa voiture, elle ne va pas commencer à 5h du matin pour faire les commandes des gens qui vont à l'aéroport. Il informe que depuis 2 ou 3 ans, de plus en plus de taxis ont plusieurs chauffeurs et le problème est en train de se résoudre. Il ajoute qu'une bonne solution serait d'autoriser le bail à ferme pour tous les taxis, et pas seulement pour les entreprises. Il ajoute que les chauffeurs indépendants n'engagent pas de chauffeurs employés à cause de la limite de 100'000 F pour la TVA.

En travaillant à deux, les chauffeurs vont dépasser les 100'000 F et vont être soumis à la TVA sur la totalité du chiffre d'affaire, ce qui rend beaucoup moins intéressant le fait d'engager un chauffeur. En autorisant le bail à ferme, celui qui double est un indépendant et le chiffre d'affaire ne se cumule pas.

Il pense que les deux points développés supra sont très importants pour les clients. Pour les entreprises, il serait intéressant d'autoriser la location des permis de façon à mieux pouvoir amortir les investissements et aussi remédier au manque de taxis car les voitures tourneront plus. Actuellement, il n'est pas possible de facturer au kilomètre aux indépendants qui louent les voitures, un forfait est obligatoire. Il estime que cela pose quelques problèmes et il serait bien plus intéressant de louer le permis à un indépendant qui vient avec sa propre voiture. Il remarque aussi que le conducteur qui vient avec sa propre voiture en prend plus soin que si ce n'est pas la sienne.

Le Président demande si FET représente les taxis jaunes, soit l'ensemble des taxis jaunes.

M. Frischknecht répond que la FET représente les taxis jaunes uniquement et que des entreprises. Cependant toutes les entreprises n'ont pas adhéré à la FET, la FET en représente une dizaine sur une vingtaine au total. Il ajoute que tous les membres de la FET font partie de la SCCIT. Il précise que la SCCIT regroupe les indépendants et les entreprises.

Le Président demande si des entreprises de taxis sont membres de la SCCIT sans être membre de la FET.

M. Frischknecht répond par l'affirmative. Il ajoute que la FET est une association assez récente, alors que la SCCIT a 50 ans environ.

Un commissaire remarque que la FET représente 10 entreprises, il demande s'il est possible d'avoir les noms. Il remarque qu'il a beaucoup été question de la loi actuelle mais peu du projet de loi. Il demande si le projet de loi a aussi des qualités ou s'il n'a que des défauts.

M. Frischknecht répond que le projet de loi a aussi des qualités. Cependant, lorsque l'on change complètement une loi, de nouveaux conflits se créent et vont être réglés par la justice, ce qui va mettre environ 3 ans avant d'être tranché. Le SCOM va donc être obligé d'attendre que les conflits soient réglés par la justice avant de savoir comment il va devoir gérer la situation. Il prend l'exemple d'un chauffeur de taxi bleu qui a pris une voie de bus, le jugement a été attendu pendant 3 ans. Il ajoute qu'il ne sert à rien de mettre des amendes à des gens si au final on ne sait pas ce que la justice va décider. Aujourd'hui, on sait à peu près comment appliquer la loi actuelle, elle est d'ailleurs appliquée à environ 95% selon lui, alors qu'au début elle n'était pas du tout appliquée. Le défaut du projet du Conseil d'Etat est que l'on renverse complètement la loi actuelle et on part sur une nouvelle loi qui mettra quelques années avant d'être appliquée. Il ajoute que la nouvelle loi demandera aussi des ressources qui n'ont déjà pas été mis à disposition pour la loi actuelle. Il pense qu'il serait mieux d'améliorer ce que l'on a déjà et affiner la loi actuelle.

Ce même commissaire demande s'il est possible de préciser quelles sont les bonnes choses du projet de loi du Conseil d'Etat et quelles sont les principales entreprises de la FET.

M. Frischknecht répond que ce sont toutes des petites et nouvelles entreprises qui se sont créées depuis qu'il est possible de racheter des permis quand on en a déjà un. Il précise que les grosses ont beaucoup de problèmes, ces entreprises n'ont pas été gérées de façon rigoureuse et les marges sont très étroites ce qui fait qu'il n'y a pas vraiment de droit à l'erreur.

Le Président demande quelles sont les grosses entreprises.

M. Frischknecht répond que la dernière grosse entreprise est Hoffer, qui a plus que 20 voitures, mais qui en avait 45 auparavant. L'entreprise Bouchard avait 56 permis et n'en a plus que 3, qui ont été accordé par la justice.

Ce commissaire aimerait savoir quelles sont les bonnes idées du projet de loi du Conseil d'Etat.

M. Frischknecht répond que le projet de loi parle aussi du manque de taxis à certaines heures, de la problématique des cartes de crédit ou des véhicules qui ne travaillent que 2h à 5h par semaine. En augmentant la valeur des permis à 82'500 F, cela pousse certains chauffeurs à partir car ce revenu est plus attrayant. Automatiquement, la personne qui va investir 82'500 F ne va pas travailler que 5h par semaine, mais va essayer de faire tourner un maximum sa voiture avec, si possible, un bail à ferme pour éviter la TVA. En contrepartie d'autoriser le bail à ferme à tout le monde, il faut impérativement exiger des examens, car actuellement certaines personnes qui ont un permis engagent un employé et n'ont pas besoin de passer des examens de dirigeant d'entreprise. Ces personnes font n'importe quoi, elles ne connaissent rien aux charges sociales, etc. Ceux qui veulent engager quelqu'un doivent impérativement connaître les lois et cela est prévu dans le projet du Conseil d'Etat.

Le Président remarque que les membres de la FET sont des petites entreprises, mais que les grosses entreprises n'existent plus. Il demande si les autres entreprises ont toutes aussi 2 taxis, ce qui représenterait 20 taxis sur un total de 2000 taxis à Genève.

M. Frischknecht répond que dans la FET, la plus grosse entreprise a 4 taxis, deux autres ont 3 taxis et ensuite les autres ont 2 taxis. La FET représente donc environ une trentaine de taxis.

Un député aimerait connaître le sentiment et l'appréciation de la FET sur la centrale unique d'appel et, dans le projet de loi Nidegger, sur la tendance à ne vouloir qu'une seule catégorie de taxis.

M. Frischknecht pense que le problème du manque de taxis ne sera pas réglé avec une centrale unique. Le projet du Conseil d'Etat prévoit d'obliger d'accepter des courses non seulement en station mais également en diffusant par radio. Il voit mal un chauffeur accepter une course alors qu'il y a un bouchon. Le chauffeur voit que la route est bouchée, il est sur place, il refuse la course parce qu'il voit que c'est impossible d'y aller ou qu'il va peut-être mettre 20 minutes pour y aller, mais le client ne sera plus là à ce moment-là. On va l'obliger à accepter cette course alors qu'il n'a physiquement pas la possibilité de la faire. Il pense que ce n'est pas comme cela que le problème

va se régler. Le but est de trouver un système pour avoir suffisamment de taxis, après la centrale fonctionnera de toute façon. En comparaison avec d'autres pays, Genève a une centrale qui fonctionne très bien. Les seuls moments où la centrale ne fonctionne pas bien, ce sont les moments où il n'y a pas suffisamment de taxis qui travaillent.

Ce même député remarque que ce n'est donc pas la centrale qui est remise en cause, mais le nombre de taxis disponibles.

M. Frischknecht ajoute que l'on a une des centrales les plus performantes du monde. Il estime que cet outil de travail est fantastique.

Ce député demande encore s'il y aurait une opposition à ce que cette centrale soit pour tout le monde.

M. Frischknecht répond que non, il n'a pas d'opposition.

Le Président demande s'il s'agit bien de la centrale 33 141 33.

M. Frischknecht répond par l'affirmative. Pour ce qui est de l'unique catégorie de taxis, il ne croit plus trop au fait de ne plus voir les enseignes sur les taxis bleus. Il ajoute que le problème est que ces taxis ne respectent absolument pas la loi actuelle et de nouveau cela demande beaucoup de ressources de la police et du SCOM pour les surveiller. Il remarque que ces taxis se positionnent devant les bars ou discothèques à des endroits où l'on n'a pas le droit de se mettre, mais à 3h du matin on s'y met quand même. Les bleus s'y mettent aussi alors qu'ils doivent retourner dans leurs emplacements privés. Il ne sert à rien d'aller leur dire qu'ils n'ont pas droit d'être là, car ils répondent « vous non plus » et si la police est appelée ils font partir tout le monde. Il ne sait pas s'il y a vraiment une solution.

Un commissaire demande quel est le sentiment des taxis représentés par la FET sur le principe d'un taxi unique.

M. Frischknecht répond que sur le principe, il est d'accord à condition que la loi soit appliquée. Il ne serait pas possible de l'instaurer en laissant faire comme cela se passe actuellement, il y a des obligations à respecter en contrepartie, mais l'aide du SCOM et de la police est nécessaire pour que cela fonctionne. Malheureusement, les chauffeurs ne sont pas suffisamment disciplinés pour le faire par eux-mêmes.

Un commissaire demande pourquoi il existe autant d'associations professionnelles et pourquoi les taxis genevois n'arrivent pas à se mettre d'accord et à parler d'une seule voix. Il ajoute que cela pose problème aux députés, car chacun a une version différente. Par ailleurs, il remarque que la loi actuelle n'est pas si mal et il ne faudrait pas tout changer. Cependant, il estime qu'il n'y a pas autant de choses qui changent entre la loi actuelle et le projet de loi, sauf pour la centrale unique ou la brigade des taxis et autres points de détails, mais fondamentalement il n'a pas l'impression que cela change énormément. Il aimerait donc savoir ce que les taxis risquent de perdre, ce qui risque de ne plus être dans la nouvelle loi. Dernièrement, il demande quel est l'avis de M. Frischknecht sur l'idée d'avoir une seule catégorie de taxis, avec autorisation pour l'usage accru du domaine public, mais en nombre illimité, donc ouvert à tout le monde.

M. Frischknecht répond qu'il n'y a plus que deux associations actuellement. La FET représente les petits garages et la SCCIT représente tout le monde, y compris les membres de la FET. Il ajoute que la FET travaille main dans la main avec la SCCIT, ce sont deux associations qui s'entendent à 100%. Il informe qu'il est également trésorier de la SCCIT. Ces deux associations représentent les taxis jaunes exclusivement. Pour ce qui est du nombre illimité de taxis jaunes avec donc une seule catégorie, il informe que cela a été testé dans tous les pays du monde et partout on est revenu en arrière, car le service public n'est plus là, la qualité des voitures et du service diminue fortement. Il ajoute que ce système a été testé aussi ici en 1992 (sous forme de semi libéralisation). On s'est vite aperçu que le service était catastrophique. Quand plus personne ne gagne sa vie parce que les taxis sont trop nombreux, les prix augmentent. La concurrence ne joue pas dans le domaine des taxis, alors que dans d'autres domaines, l'augmentation de l'offre fait diminuer les prix. La seule façon d'arriver à un tel système est d'être très sévère sur la formation, faire des formations qui durent plus d'un an comme cela se fait en Angleterre, ce qui met une barrière à l'entrée de la profession. Il pense qu'il faut de toute façon augmenter la formation. Il prend en exemple l'examen d'anglais qui est oral, il est donc difficile de vérifier que les gens parlent anglais, il souhaiterait un examen écrit. Il pense qu'il faut tout faire pour augmenter la qualité de service. Pour ce qui est de la perte due à une nouvelle loi, il estime que ce serait surtout une perte de temps. Il ajoute que ce n'est que maintenant que la loi actuelle commence à être appliquée, cela a mis plus de 5 ans. Les problèmes mettent du temps à être réglés en justice. Il souhaite que la loi soit affinée et règle les derniers problèmes.

Le Président demande quelles sont les autres centrales des taxis jaunes.

M. Frischknecht répond qu'il s'agit d'un point de la loi que les taxis n'appliquent pas toujours. Il y a en effet toujours des taxis jaunes qui travaillent dans des centrales hybrides qui ont des bleus et des jaunes, ce qui est totalement interdit par la loi mais n'est pas respecté. Il prend en exemple un client qui appelle un taxi à Vernier pour descendre à la gare, chemin sur lequel il y a une ligne de bus tout le long. Si c'est un taxi bleu qui vient à 17h, il va mettre trois fois plus de temps et cela coûtera deux fois plus cher qu'un taxi jaune, car le taxi bleu n'a pas le droit de prendre la ligne de bus. Le client qui téléphone à Vernier doit savoir si c'est un taxi bleu ou un jaune qui vient, car cela change complètement la donne. Les centrales en question sont la 202 202, les NewCab ou les Ambassador. Il ajoute qu'il n'y a heureusement que peu de taxis qui travaillent encore de cette façon.

Un commissaire souhaite en venir à la cosmétique des taxis. Il remarque que certaines personnes se plaignent de la non visibilité des taxis, par le fait d'un trop grand nombre de voitures différentes. Il demande si un type de véhicule ou plusieurs types, voire genres ou marques qui seraient plus appropriées et quelle est l'approche face aux voitures moins polluantes.

M. Frischknecht informe qu'il y a déjà beaucoup de voitures hybrides dans les taxis actuellement, et ce n'est pas parce que les chauffeurs sont spécialement écologiques, mais bien parce que cela leur coûte moins cher. Pour inciter les gens à changer leurs véhicules pour des modèles plus propres, il faut passer par le porte-monnaie. Lorsqu'il y a un gain financier, on change la voiture plus rapidement. Il remarque que le projet du Conseil d'Etat prévoit cela au niveau du prix du permis. Il estime cependant que cela va demander des ressources pour contrôler, il ne sait pas si c'est une bonne idée, il se demande comment va se faire l'application de cette norme.

Ce même commissaire demande quel est l'avis de M. Frischknecht sur la couleur unique.

M. Frischknecht répond que la FET s'est fortement opposée à la couleur jaune pour des raisons de coût. Il précise que les taxis achètent beaucoup de voitures d'occasion récentes, qui ont un ou deux ans avec peu de kilomètres, et ils ne trouvent pas, même dans les voitures neuves, cette couleur jaune. La plupart des marques ne font pas de voitures jaunes, ce qui fait que les taxis doivent repeindre les voitures, ce qui coûte très cher. Taxiphone a commencé à exiger de mettre des signes distinctifs sur les portes et les taxis s'efforcent

d'acheter des voitures grises ou grises métallisées, afin d'avoir une flotte de taxis uniformes. Toutes les marques de voitures font cette couleur grise, il est donc facile d'en trouver sur le marché.

Une commissaire demande si la profession comprend pourquoi une nouvelle loi est étudiée. Elle demande aussi comment les critiques faites à l'encontre des taxis sont prises, notamment sur la tenue et le contact avec les clients.

M. Frischknecht rappelle que le projet du Conseil d'Etat a démarré en 2008, lorsque la loi n'était pas du tout appliquée et ne fonctionnait donc pas. Depuis une année, le SCOM fait beaucoup d'efforts pour faire appliquer cette loi. Malheureusement, Mme Spoerri n'a pas mis les ressources nécessaires à l'époque, au contraire elle en aurait même enlevé, ce n'était donc simplement pas possible d'appliquer cette loi au départ.

Cette même commissaire demande si les taxis entendent les critiques, comme les critiques sur la politesse, sur la tenue correcte, sur la propreté des véhicules, sur les connaissances minimum de l'anglais, sur acceptation des cartes de crédit, etc. Elle demande si les professionnels se disent qu'il faut améliorer les choses.

M. Frischknecht répond que les professionnels souhaitent bien sûr améliorer les choses et les critiques sont bien entendues. Il précise et rassure que la plupart des chauffeurs de taxis remplissent parfaitement leur rôle. Malheureusement, il y a toujours des gens qui ne respectent rien et il faut les sanctionner. Sans contrôles ni sanctions, il n'est pas possible de régler le problème.

Un commissaire remarque que dans le monde des taxis, plus il y en a, plus les prix augmentent, ce qui est l'inverse de la loi de l'offre et de la demande. D'un autre côté, l'important est d'assurer la disponibilité des taxis. A priori, il ne comprend pas bien la réaction de M. Frischknecht, car en ouvrant le marché, il y aurait plus de taxis et donc une plus grande disponibilité. De plus, si les prix augmentent, ce n'est pas les taxis que ça devrait gêner. Il estime que les taxis vont bien se stabiliser à un certain niveau. Il demande ce qui dérange dans le fait que les prix augmentent.

M. Frischknecht répond que si les prix augmentent, les taxis vont perdre des clients, il y aura donc un gêne pour les taxis. Il ajoute que c'est un cercle vicieux, et qu'au final personne ne trouvera son compte.

Un commissaire demande si la FET représente 10 à 15 chauffeurs pour environ 30 taxis.

M. Frischknecht répond que les membres de la FET ont au minimum deux chauffeurs par véhicules. La FET représente donc une cinquantaine de chauffeurs.

Ce même commissaire demande pourquoi la FET ne fusionne pas avec la SCCIT, étant donné que les deux associations travaillent main dans la main.

M. Frischknecht rappelle que tous les membres de la FET sont membre de la SCCIT. La FET a été créé pour défendre le point de vue des entreprises.

Ce commissaire demande encore quel est le nom du président de la FET.

M. Frischknecht répond qu'il s'agit de M. Jenni.

Audition de M. Valentine Nwokeji, représentant de l'Association de défense des intérêts des chauffeurs de taxis (ADICT)

M. Nwokeji remercie la commission de le recevoir. Il informe qu'il a préparé une lettre (*voir annexe*) qu'il va lire. En tant que chauffeur de taxis, il informe qu'il ne connaît pas vraiment les aspects juridiques, il parlera donc essentiellement de l'aspect pratique et de son expérience du métier. Il reconnaît volontiers les dysfonctionnements des taxis dans le canton et ne prétend pas avoir les solutions pour y remédier. Pour pouvoir régler les problèmes, il faut pouvoir éliminer les causes. Il souhaite que les mêmes erreurs du passé ne se reproduisent pas. Il lui semble que le projet de loi nous plongera malheureusement dans cette hypothèse une fois de plus. Il remarque que rien dans le projet de loi ne se préoccupe des problèmes quotidiens rencontrés par les chauffeurs dans le cadre de leur travail. Ce manque de préoccupation résume selon lui la place qu'ont les personnes qui exercent ce métier. Il estime que le problème des taxis à Genève est complexe mais pas autant qu'on le prétend, il suffirait d'une volonté politique forte.

Concernant la centrale unique, l'origine du problème vient de certains individus qui se sont octroyés le titre de gardiens ou de parrains des taxis, ils ont tout fait pour s'emparer de la profession avec un mépris total, cela pour protéger leurs propres intérêts. Le projet de loi va diviser les chauffeurs des taxis. L'idée de la centrale unique est contraire au bon sens. Il estime que le

monopole ne donne aucun avantage, il n'est pas bénéfique au client contrairement à ce que l'on nous fait croire. Il n'y a aucune garantie que le but recherché sera atteint. Sur la concurrence saine pour garantir un service de qualité, le seul moyen pour lutter contre les abus est de pouvoir changer et aller voir ailleurs. La centrale unique ne favorise pas l'emploi, elle détruira des emplois existants dans le secteur. Il se demande à qui va profiter la centrale unique. Il pense que cela ne profitera qu'à celui qui se verra attribuer la concession. Il pense que l'intérêt est motivé par autre chose que le bien du client. Il met au défi de créer une centrale à but non lucratif avec les mêmes conditions moyennant un abonnement annuel par chauffeur de 600 à 1000 F maximum, ce qui sera suffisant pour couvrir les frais employés. La population et la profession des taxis ne doivent pas être prises en otage. L'avis de la population et des chauffeurs n'a pas été pris en compte. En mettant de telles contraintes uniquement pour l'usage accru du domaine public, on a rendu les taxis B bien plus intéressants que les taxis A, qui paie presque 83'000 F. A moins de mettre une taxe de 100'00 F à l'entrée pour les taxis B, il y aura de moins en moins de taxis A. Les clients ne trouveront plus de taxis A, de service public. Il ajoute qu'un nombre illimité de taxis B sera plus difficile à gérer que la situation actuelle. D'ici 2 ans, il pense que l'on verra que l'on s'est encore trompé et qu'il faudra refaire un projet de loi. Il estime que le bon sens vaut mieux que n'importe quel acte juridique. Il se demande si Genève est prêt à absorber un nombre illimité de taxis avec tous les problèmes que cela implique. Il pense qu'un comité exécutif pour gérer les taxis sera une meilleure idée que ce que préconise le projet de loi. Il serait composé de 6 à 8 personnes, comme un policier, un fonctionnaire du département, un représentant de l'Office du tourisme, de l'hôtellerie, etc. Ces personnes seraient élues pour 4 ou 5 ans par les chauffeurs eux-mêmes au suffrage universel. L'assemblée générale devrait être organisée chaque année avec la participation de tous les chauffeurs.

Il en vient aux problèmes soulevés pour justifier la centrale unique. Le premier problème est le refus de courses. Il informe que la principale cause des refus de courses est la distance et la circulation. Il n'est pas possible de placer un chauffeur de taxi devant chaque maison. Le premier réflex d'un chauffeur est de voir son positionnement par rapport au lieu d'appel et la circulation. S'il arrive en retard, il va devoir faire face à l'impatience du client et aux insultes ainsi qu'à la réprimande de sa centrale. Il n'acceptera donc pas d'y retourner. Il arrive aussi qu'un refus de course soit justifié, même si l'appel est proche, car il ne peut pas bifurquer ni à droite ni à gauche. Il se peut aussi qu'il n'accepte pas certaines courses à certains endroits, car les clients prennent les premiers taxis qui passent. Il ajoute qu'il y a beaucoup

d'autres raisons qui poussent les chauffeurs à refuser des courses. Il estime que les refus injustifiés sont négligeables. Ce problème ne devrait plus avoir de raison d'être si les clients et les centrales avaient plus de considération pour les chauffeurs en donnant plus de marge de manœuvre. Le temps et la patience sont les seules solutions, la centrale unique n'y changera rien. Un retard de quelques minutes, au vu de la circulation actuelle, est simplement humain. Il estime que la comparaison faite avec Lausanne n'est pas juste, Lausanne est une ville et non un canton, le nombre de taxis est donc nettement inférieur. Il ajoute que les taxis qui viennent d'autres endroits du canton de Vaud n'ont pas le droit de venir travailler au centre de Lausanne. Le projet de loi n'a pas prévu un salaire pour le chauffeur dont la centrale unique obligerait d'aller se positionner à un endroit où il risquerait de n'y avoir qu'un voire même pas d'appel. Certains chauffeurs seront donc lésés dans l'attribution des courses.

Pour le manque de taxis à certaines heures, il estime que le chauffeur de taxi est un citoyen comme un autre, il a aussi sa vie familiale et ne travaille pas que pour la satisfaction de ses clients. Un équilibre entre la satisfaction du client et la vie privée doit être au cœur de ce débat. Le chauffeur de taxis est considéré comme un citoyen de deuxième classe, comme un voyou. Il ajoute que le chauffeur doit aussi respecter le temps de travail imposé par l'OTF. Il pense que le plus intelligent serait de valoriser les horaires. La centrale unique, même avec tous les pouvoirs de contrainte qu'on peut lui accorder, ne parviendra jamais à obliger les gens à travailler la nuit, avec tous les risques que cela implique s'il ne le souhaite pas. Si une indisponibilité non justifiée est constatée, le permis peut être révoqué et octroyé à quelqu'un d'autre, la liste d'attente est longue et un tel argument n'est pas nécessaire, une centrale unique n'est pas nécessaire pour cela, puisqu'on pourrait facilement voir la disponibilité d'un taxi par les centrales existantes, qui seraient simplement mises devant l'obligation d'informer.

Il se demande qui sera imposé à la centrale de course. Dans le cas de l'affiliation, il devrait être possible de pouvoir louer son taxi à un chauffeur indépendant, en cas de maladie prolongée, comme assurance perte de gain, car un chauffeur ne peut pas se permettre d'en avoir. Les 40 ans passés, il est difficile de pouvoir contracter une assurance perte de gain pour un chauffeur de taxi. Ainsi, tout le monde y trouverait son compte. Il ajoute que la majorité des chauffeurs qui ne sont pas affiliés à une centrale ne le sont pas par plaisir mais dégoût. Un chauffeur a besoin de sa centrale mais la pratique peu scrupuleuse des centrales les poussent à vouloir travailler sans, malgré le manque à gagner. Si une concurrence saine était installée, avec minimum 5

centrales de courses, beaucoup moins de chauffeurs travailleraient sans centrale. Il y a une certaine inégalité dans l'attribution des courses. Un chauffeur de taxi affilié doit céder jusqu'à 10% de courses payées par bons à la centrale, en d'autres mots il doit payer pour du crédit.

Il en vient à présent au problème des cartes de crédit et la proposition systématique de quittances. Il informe que le paiement par carte de crédit a un coût. Les compagnies qui louent les appareils de paiement doivent aussi être payées, cela est à la charge du chauffeur. Les autres commerçants répercutent ces coûts dans leur marge de bénéfice, mais les chauffeurs de taxis n'ont pas cette possibilité. Pour pallier à ce problème, il suffirait d'inscrire une sous-taxe de 5% pour les paiements par carte. Pour ce qui est de la quittance, un chauffeur doit proposer une quittance et le donner si le client la souhaite, mais il ne peut pas obliger le client qui n'en veut pas de l'accepter ni de la garder contre son gré. Il estime que c'est une perte de temps et un gaspillage de papier.

Pour ce qui est des problèmes liés au comportement et de l'accueil, il admet qu'il existe des comportements totalement inadmissibles de certains chauffeurs de taxis, comme le fait de parler au téléphone et avoir des discussions d'ordre privé, écouter la musique de la radio avec un volume assez fort ou encore fumer dans le véhicule. Il estime que c'est à ce niveau que la formation niveau du civisme est obligatoire et nécessaire. Une centrale unique sans cette formation ne changera rien. Il estime cependant que certains clients sont aussi en cause dans cette histoire, pour certaines personnes le chauffeur de taxi n'a même pas le droit de respirer. Il ajoute que le respect et la courtoisie doivent être réciproques. Il estime que le travail de chauffeur de taxi est dangereux, surtout la nuit. Les chauffeurs sont confrontés quotidiennement à des insultes, à des agressions, au stress, au danger de la route, etc., et tout cela dans l'indifférence totale. Les chauffeurs de taxis se sentent abandonnés. Il ajoute qu'il y a également des problèmes de fausse monnaie, il a personnellement déjà reçu un billet de 1000 F pour une course de 18F à 2h du matin. Pour des raisons de sécurité, le chauffeur ne peut ou plutôt ne doit pas garder beaucoup d'argent sur lui. Il serait souhaitable que le client fasse le nécessaire pour avoir l'argent adéquat avant de prendre le taxi. Le chauffeur devrait pouvoir refuser si le billet proposé est plus de quatre fois supérieure au montant de la course, comme c'est le cas dans plusieurs pays.

La monnaie étrangère est aussi un problème, la monnaie d'échange en Suisse est le franc suisse, l'acceptation ou non de la monnaie étrangère doit être optionnelle et non obligatoire comme c'est le cas actuellement. Si le client

souhaite payer sa course en monnaie étrangère, le chauffeur dispose du choix d'accepter ou refuser avant d'entamer la course. En rendant la monnaie sur 100 Euros en francs, le chauffeur n'aura plus la monnaie pour continuer son travail. **Le client a le devoir d'informer** le taxi s'il doit payer sa course en monnaie étrangère, en billet ou par carte de crédit.

Concernant la sécurité, un minimum de choses peut être mis en place, comme des mini caméras. La technologie actuelle permet d'avoir ce type d'outil dans un véhicule, il pense qu'il faudrait en profiter. Il ajoute qu'un client alcoolisé qui vomit dans le véhicule décourage un bon nombre de chauffeurs à travailler la nuit. Il fait savoir qu'un tel incident coûte en moyenne entre 700 et 1000 F minimum au chauffeur, s'il arrive à nettoyer à temps dans les deux heures qui suivent. Il se peut que la banquette entière doive être changée. De plus l'odeur peut s'imprégner. Il estime qu'une indemnisation devrait être définie dans la loi pour un tel événement. Il serait bien de rappeler au client son devoir de respect envers le chauffeur de taxi, le devoir de courtoisie ne doit pas être à sens unique.

Le service rendu par les taxis est souvent considéré comme un service public, mais les chauffeurs ne bénéficient d'aucune protection sociale contrairement aux autres services publics.

Pour pallier au manquement lors de l'accueil, il préconise une formation civique d'une demi-journée chaque année. Il pense que cela ne peut pas faire de mal et apportera beaucoup. La discipline, la patience et la politesse ne sont pas toujours les points forts de certains chauffeurs. Il faut pouvoir appliquer les sanctions adéquates et les multirécidivistes doivent être exclus de la profession. Pour y parvenir, une autorisation de travail renouvelable peut être envisagée. Pour réconcilier la profession des taxis avec la population, une campagne d'information devrait expliquer les droits et devoirs des chauffeurs mais aussi des clients, reste à savoir sous quelle forme. Pour gérer le nombre d'entrée dans la profession par rapport au nombre de départ et trouver un certain équilibre, un examen d'entrée pourrait être fait tous les quatre ans. Pour ce qui est du manque de taxis la nuit, la solution reste la valorisation, car le risque lié au travail de nuit est trop élevé. Un tarif « 3 » pour la nuit, de 20h à 7h serait le bienvenu. Ce n'est pas par paresse ou confort que certains chauffeurs ne travaillent pas la nuit. Il ajoute que le coût de la vie a augmenté, de même que le prix de l'essence, mais le prix des taxis reste inchangé. Il serait aussi possible d'augmenter les prix au niveau des bagages.

Il en vient à la question de la disponibilité des taxis 24h/24 en tout lieu du canton. Il estime que cela est possible si le client s'y prend à l'avance. En appelant un taxi à l'avance, il ne voit pas pourquoi ce dernier refuserait d'y aller. Il ajoute que le fait de déplacer des clients hors de la ville est une perte sèche pour les chauffeurs, il est donc compréhensible que certains ne souhaitent pas faire ces trajets pour rien spécialement la nuit. Il serait bien de prévoir une indemnisation dans ces situations.

Pour ce qui est de la couleur des véhicules, il se dit heureux de voir que ce projet a été abandonné dans le projet de loi. Il estime que cela n'apporte rien de plus à la profession. De plus, le chauffeur peut utiliser son véhicule en privé, demain il serait obligé d'en acheter une autre.

Le président demande combien l'ADICT représente de personnes.

M. Nwokeji répond que l'ADICT représente environ 140 voitures aux bonbonnes bleues.

Une commissaire remarque que M. Nwokeji a fait beaucoup allusion aux problèmes quotidiens. Elle estime que les cartes de crédit permettent d'éviter les situations comme la fausse monnaie par exemple.

M. Nwokeji répond que cela permet en effet d'éviter ce genre de problème, mais les chauffeurs rechignent à utiliser les cartes de crédit, car cela a un coût.

Cette même députée remarque que M. Nwokeji a décrit un « véritable enfer ». Les clients utiliseraient la crédulité des chauffeurs pour les escroquer. Elle estime que la carte de crédit éviterait ce genre d'inconvénient.

M. Nwokeji répond que l'idée de la carte de crédit est bonne, mais il perdrait beaucoup à la fin du mois s'il devait à chaque fois céder une part de ce qu'il gagne. C'est au chauffeur d'assumer les frais à la fin du mois.

Elle ajoute que dans tout commerce, il est normal de proposer une quittance au client, mais M. Nwokeji estime que ce n'est pas nécessaire.

M. Nwokeji répond qu'il est parfaitement normal de proposer une quittance. Il ajoute que certains clients sont pressés et n'ont pas le temps d'attendre, il pense donc qu'il est inutile de tirer la quittance si le client n'en veut pas.

Cette députée remarque encore qu'il a été fait référence à une formation qui pourrait être utile pour les chauffeurs. Elle demande quel type de formation a subi M. Nwokeji.

M. Nwokeji répond qu'il faudrait une formation de civisme, car beaucoup de chauffeurs de taxis ne comprennent rien. S'il était possible d'instaurer obligatoirement une formation pour tous les chauffeurs de taxis d'une demi-journée, il pense que cela ne ferait de mal à personne. Il ajoute qu'il n'a pas eu une telle formation, mais il a travaillé durant plusieurs années avec le personnel pour handicapés, il sait donc comment gérer certaines situations.

Enfin, elle remarque qu'il faudrait aussi une loi pour les clients au vu de ce qui a été dit dans l'exposé de M. Nwokeji.

M. Nwokeji répond que non, il est bien que le client soit au centre de la loi sur les taxis, mais il n'y a aucune ligne concernant les problèmes quotidiens des chauffeurs de taxis.

Un commissaire demande à M. Nwokeji pourquoi il fait ce métier.

M. Nwokeji répond qu'il aime son métier.

Ce commissaire s'étonne de voir que M. Nwokeji aime son métier après tout ce qu'il vient de dire. Il demande si les 140 taxis représentés sont tous des taxis bleus.

M. Nwokeji répond par l'affirmative.

Enfin, il demande si tous les chauffeurs respectent la loi actuelle, s'ils n'empruntent pas les voies de bus.

M. Nwokeji répond qu'il s'efforce personnellement de respecter la loi.

Un commissaire revient sur le paiement par carte de crédit. Il informe que chaque entreprise ou indépendant qui fait du commerce ou vend ses services et qui décide d'accepter les cartes de crédit doit acheter l'appareil et subir les taxes, mais en contrepartie il y a une certaine sécurité. Il lui semble que la carte de crédit est un élément de commerce. Il ne comprend pas bien de quelle garantie M. Nwokeji veut parler.

M. Nwokeji répond qu'il veut que tous les chauffeurs soient munis d'un appareil pour carte de crédit, c'est une bonne idée. Cependant, les chauffeurs ne veulent pas en prendre car cela leur coûte cher. Les autres commerçants ont la possibilité de reporter ce coût sur leurs bénéficiaires, le chauffeur de taxi n'a pas ce moyen.

Ce commissaire répond que oui, il n'y a pas de différence. Lorsque l'on paie une chose 100 F dans un magasin par carte de crédit, le magasin reçoit les 100 F et aura une facture sur les cartes de crédit, pour le chauffeur de taxi c'est pareil il ne voit pas la différence.

M. Nwokeji répond que la différence est que le commerçant qui achète ses produits 50 F peut revendre 100 F, il a le choix de changer le prix de ses produits. Les commerçants ont la possibilité de mettre une marge, ce que ne peut pas faire un taxi.

Un député demande ce qu'il en est pour la garantie des courses.

M. Nwokeji répond que certains patrons de bar ne sont pas dans la ville et commandent des taxis comme à Vézenaz. Le taxi fait donc tout le chemin pour aller jusqu'à Vézenaz et s'il ne trouve pas le client, c'est une perte sèche pour le chauffeur. Le chauffeur qui fait cette expérience une fois ne voudra plus la refaire et refusera la course. Après le patron va se plaindre qu'il ne trouve plus de taxis.

Ce même député demande quelle est la solution.

M. Nwokeji répond qu'il n'est pas juriste, il ne sait pas ce qui peut être acceptable.

Enfin, il demande ce qu'entend M. Nwokeji par cours de civisme.

M. Nwokeji répond que le but serait d'apprendre au chauffeur à s'adresser au client, à maîtriser les problèmes. Un chauffeur qui conduit d'une main et répond au téléphone avec l'autre est inacceptable, il se met à la place du client. Il souhaite avoir un cours qui apprenne comment traiter les clients. La formation devrait avoir lieu chaque année. Il ajoute que ça ne lui fait pas plaisir que les taxis soient pris pour des voyous, il en a honte.

Un autre commissaire a l'impression que la conception du service de taxi selon M. Nwokeji est plus celle d'artisan indépendant avec un grand système

libéral, mais qui n'intègre pas la notion de service public qui, pour la commission, est un service de transport public complémentaire. Il demande si la notion de service public est tout de même enracinée dans tout ce qui a été dit.

M. Nwokeji répond que les taxis sont bien évidemment là pour servir le public. Si les taxis doivent être assimilés à un service public, alors ils doivent avoir les avantages liés à ce métier.

Il demande si M. Nwokeji pense être assimilé à un service public ou non.

M. Nwokeji répond qu'il pense l'être en théorie, mais pas dans la pratique. Si les taxis étaient un service public, il y aurait certaines considérations comme la manière dont beaucoup de clients traitent les chauffeurs.

Un commissaire remarque que l'ADICT a environ 140 membres, ce qui veut dire que la moitié des taxis bleus ne font pas partie de cette association.

M. Nwokeji répond que l'ADICT est la seule association.

Audition de M. Jacques Folly, directeur du service du commerce / DARES

M. Folly remercie la commission de l'accueillir. Il informe qu'il parlera de l'opérationnel et des difficultés avec la loi actuelle. Il ajoute qu'il ne se prononcera pas sur le projet de loi Nidegger, car ce projet fait l'objet d'une analyse au niveau de la Direction des affaires juridiques du département et du professeur Bellanger. En effet, il était estimé que ce projet était inconstitutionnel et donc contraire à diverses compétences juridiques.

Il commence par les problèmes d'application de la loi. Ces problèmes concernent surtout les contrôles et résultent d'un manque de moyens. Il n'y a pas non plus de prérogatives en matière de police. Il rappelle que le SCOM est un service administratif, qui fait des actions administratives et ses inspecteurs ne sont pas des inspecteurs de police. Il estime que cette loi est complexe et se trouve être plus une directive très détaillée concernant l'activité de chauffeur de taxis et de chauffeurs de limousines. Il estime que cette profession est l'une des plus réglementée de notre canton. Vis-à-vis du client, il remarque un manque de visibilité notamment avec les taxis bleus et jaunes, le client manque en effet d'informations sur les services concernés

par ses deux activités, car les taxis de service privé ne peuvent pas utiliser les voies de bus par exemple contrairement aux taxis de service public. Il ajoute que cette problématique pose des problèmes tous les jours au niveau des infractions.

Par rapport aux contrôles effectués, il informe que les voies de bus sont un problème récurrent. Au niveau des chiffres, il informe qu'il y a actuellement **900 taxis de service public autorisés** et **211 taxis de service privé**. 211 taxis utilisent les voies de bus sans en avoir le droit, ce qui pose aussi un problème à la mobilité. Les refus de courses sont aussi un problème, que ce soit à l'aéroport ou à la gare Cornavin. Il relève des problèmes avec les sièges bébés. Il ajoute que la pléthore d'offre et l'augmentation des taxis de service privé fait que certaines dispositions ne sont pas respectées et les taxis recherchent la course la plus longue possible. La vétusté des véhicules est aussi un sujet récurrent. Tout cela entraîne des contrôles et des sanctions comme des amendes. Il ajoute que les chauffeurs de taxis sont un public relativement querelleur et utilise facilement leur avocat même pour une amende de 100 F. Il relève également des infractions par rapport aux centrales d'ordres de courses et souligne que le projet de loi va vers une amélioration. Il rappelle qu'une centrale doit travailler soit pour les taxis de service public, soit pour les taxis de service privé, mais pas les deux. Le SCOM a dû mettre de l'ordre et prendre des décisions récemment pour deux centrales qui mélangeaient les taxis bleus et les taxis jaunes. Ces deux centrales ont été remises à l'ordre ce qui a débouché sur un contentieux juridique avec recours au tribunal. Il informe que le dossier est encore pendant devant la Chambre Administrative de la Cour de Justice, ce qui pose un problème car les centrales continuent à travailler de cette manière pour le moment à cause de l'effet suspensif du recours. Par rapport aux centrales, il y a également un problème pour avoir des taxis 24h/24, que ce soit pendant les heures creuses, soit tôt le matin ou tard dans la nuit, voire en fin d'après-midi. Il relève aussi que l'opérateur doit parfois demander à deux ou trois chauffeurs afin que l'un d'eux soit d'accord de prendre une course.

Concernant les examens de taxis et limousines, il informe qu'il y a une pléthore de candidats. En 2009, il y avait 259 candidats dont 94 pour l'axe taxis, en 2010 ils étaient 273 dont 55 pour l'axe taxis et pour 2011 les inscriptions ne sont pas encore closes mais il y a déjà 200 candidats pour 150 candidats taxis. Il précise que tous les candidats taxis sont potentiellement de nouveaux conducteurs de taxis de service privé. Il ajoute que tout cela crée des conflits et l'on rentre dans un esprit de refus de courses car les chauffeurs

cherchent la course la plus rentable. De plus, cela amène une **fausse impression de pénurie** et l'image est détériorée vis-à-vis du client.

Il en vient à l'axe AIG, sur les contrôles et le guichet à cet endroit. Il rappelle que le département de l'économie de l'époque avait mis un service pour contrôler le guichet, mais cela a été jugé contraire à la loi suite au recours des milieux professionnels, puisque cela ne peut se faire que par une institution commune réunissant les milieux professionnels. Cette responsabilité a donc été remise aux milieux professionnels qui, 6 mois après, ont dissout leur association et laissé une ardoise conséquente par rapport aux salaires. Actuellement, il n'est donc pas possible d'avoir un bon guichet à l'aéroport de par les dispositions légales actuelles.

Il informe que l'effectif du SCOM est de 8 personnes actuellement. La planification prévue pour 2011 permet de faire 52 demi-journées de contrôles de taxis sur l'année, ce qui est déjà énorme. Il ajoute que certains axes de contrôles sont plus particuliers, comme pendant les périodes de fin d'année ou début d'année à l'AIG, avec notamment les transporteurs étrangers qui viennent sur le site de l'aéroport. Il n'est donc pas possible de faire un contrôle plus important que ces 52 demi-journées, bien qu'il souhaite et affirme que les contrôles doivent être plus importants pour éviter les problèmes.

L'activité des taxis doit être absolument contrôlée, c'est pour cela que le projet de loi **prévoit et introduit la brigade des taxis**. Pour être efficace, cette brigade devrait avoir un effectif d'une quinzaine de personnes pour faire face aux contrôles. Il informe qu'en 2009, plus de 2500 contrôles ont été effectués, avec un taux d'infraction de 17,4%.

Malgré tout cela, il y a toujours des problèmes. En 2010, 1604 contrôles ont eu lieu, le même rythme que 2009 n'a pas pu être maintenu car le SCOM a eu d'autres missions, mais le taux d'infractions a tout de même été de plus de 22%.

Une députée remarque que les professionnels considèrent que la loi actuelle est bonne et qu'il faudrait l'améliorer plutôt que refaire une nouvelle loi. Elle remarque également que les problèmes viennent du manque de contrôles, que l'effectif de la brigade des taxis a été augmenté et demande s'il faudrait encore l'augmenter. Elle demande s'il y a réellement besoin de refaire toute une loi qui, selon les professionnels, est respectées à 95%. Elle ajoute que ce projet de loi vise à introduire un numerus clausus pour les taxis A et ouvrir la

porte aux taxis B, ce qui sera pire qu'aujourd'hui selon la police s'il n'y a pas les contrôles nécessaires. Elle demande ce qu'il faudrait améliorer sur le terrain sans refaire la loi complètement. Par ailleurs, elle demande pourquoi on a attendu aussi longtemps pour faire que la loi soit appliquée sur le terrain.

M. Folly répond que la brigade des taxis n'existe pas, elle ne peut donc pas être augmentée. Le nombre de collaborateurs au SCOM n'a pas non plus été augmenté. Il ne parlera pas au nom de la police, car il ne connaît pas leur effectif. Par ailleurs, il informe qu'il a hérité de la loi de 2005 au 1er décembre 2007, soit à la création du SCOM. Il ajoute que l'on n'a pas attendu aussi longtemps que cela avant d'appliquer la loi. Il précise qu'en 2006 il y a eu des changements de départements et donc des restructurations. Le temps que les choses se mettent en place et le temps que le SCOM se mette en place, la loi a été appliquée en 2008. Dès 2008, le SCOM a pu voir les problèmes que la loi soulevait et le département par M. Unger a tout de suite réagi. Dès 2009, une réflexion a eu lieu, ce qui a donné un projet de loi déposé en juin 2010.

Cette même députée demande d'où viennent les chiffres donnés supra. Elle demande à quels contrôles correspondent ces chiffres.

M. Folly répond qu'il s'agit des contrôles effectués par les inspecteurs du SCOM. Ces contrôles se font à la fois à l'AIG sur place pour voir s'il y a des refus de courses ou autres, mais aussi de manière conjointe avec la police pour l'utilisation des voies de bus par les taxis de service privés, l'interdiction d'utilisation des places de taxis au bord de la rade devant les hôtels par ces mêmes taxis de service privé, etc. Il ajoute que des contrôles se font aussi à la gare Cornavin pour la prise en charge des clients, pour la prise en charge des sièges bébés à l'AIG. Des contrôles se font aussi de manière épisodiques sur la couronne du centre et de l'hyper centre de Genève sur les stations de taxis pour voir qui occupe les stations et comment sont pris en charge les clients. Il précise que ces contrôles sont « statiques », les inspecteurs du SCOM ne peuvent pas arrêter un véhicule qui roule, ni saisir un permis, car cela relève de la compétence de la police.

Enfin, elle demande si ces contrôles donnent lieu à des amendes.

M. Folly répond par l'affirmative. Il ajoute que ces amendes font l'objet, pour 60% d'entre elles, d'un recours au Tribunal administratif.

Un commissaire remarque un manque de moyens. Il demande quels sont aujourd'hui les moyens propres que le SCOM possède pour contrôler tous les taxis qu'il y a à Genève. Il demande quelles sont les infractions les plus fréquentes qui sont suivies d'amendes et quel type de sanction est pris par rapport à toutes les infractions relevées. Il remarque également que les dispositions légales ne sont pas compatibles avec un contrôle du guichet de l'aéroport, il demande donc ce qu'il faudrait changer comme dispositions légales pour instaurer un contrôle permanent.

M. Folly répond que les moyens du SCOM sont autant pour appliquer la LTaxis que pour contrôler les restaurants, les magasins, les ventes aux enchères, les manifestations, etc. Le panel des moyens est donc très large. Pour ce qui est des rapports d'infractions, ils proviennent d'une part de la police et d'autre part des inspecteurs du SCOM. En 2009, 360 rapports ont été établis, dont 50 provenant de la police. En 2010, il y a eu 401 rapports d'infractions dont 50 environ toujours de la police et actuellement en 2011 il n'y a que 39 rapports d'infractions dont une quinzaine par la police. Par rapport au type d'infractions, il informe que ce sont pratiquement toujours les mêmes, c'est-à-dire les voies de bus, les stationnements sur les cases réservées aux taxis jaunes par les taxis bleus, la non remise de quittance, les refus de courses et le manque de courtoisie. Il s'agit là des infractions principales qui sont pratiquement les mêmes en 2010 qu'en 2011. Les sanctions pécuniaires vont de 100 F à plusieurs milliers de francs. Il ajoute que certaines infractions très graves sont soumises à la commission de discipline et peuvent aller jusqu'à la suspension de 10 jours voire plus de la carte professionnelle, ou même la révocation de celle-ci.

Ce même commissaire demande quelles sont les sanctions prises à l'encontre de ceux qui font le taxi sans en être, comme cela se passe à l'aéroport par exemple.

M. Folly répond que cela sort de la LTaxis, c'est la police qui s'en occupe.

Une commissaire informe que le contrôle du bruit des établissements publics va passer au SPGR cette année. Elle demande si cette information est correcte et, le cas échéant, si cela va libérer des ressources au SCOM qui pourrait les utiliser pour le contrôle des taxis.

M. Folly répond que le contrôle du bruit a toujours été en main du SPGR, cela n'affectera donc pas les ressources du SCOM. En revanche, il ne sait pas ce qu'il en est de la gendarmerie.

Un député demande ce que rapporte en impôts l'activité de taxi à l'Etat. Il remarque qu'il faut 12 ou 13 fonctionnaires permanents pour contrôler la situation. Il demande donc s'il va falloir dépenser plus d'argent que ce que les taxis rapportent pour qu'il y ait des contrôles corrects. Il pense que ce sujet est important. Par ailleurs, il demande si les 52 demi-journées de contrôle sont faites par un seul homme ou plusieurs.

M. Folly répond que les contrôles se font à plusieurs. Les inspecteurs du SCOM sont toujours deux lorsqu'ils effectuent des contrôles.

Ce même député remarque une conception différente du métier entre les taxis jaunes et les bleus au niveau du service public. Il demande si l'appellation « taxi » en elle-même est protégée. Il demande si le terme « taxi » définit typiquement un service public.

M. Folly répond que le mot « taxi » n'est à son avis pas protégé.

M. Bongard ajoute qu'une jurisprudence de 1953 a circonscrit le fait que ne pouvait s'appeler « taxi » qu'un véhicule ou un activité qui était exercée dans un véhicule qui, aux yeux des clients potentiels, effectuait du transport professionnel de transport au moyen d'un taximètre qui mesurait le prix de la course en fonction des kilomètres ou des zones et qui avait des signes extérieurs qui permettaient de l'identifier comme taxi, c'est-à-dire une bonbonne sur le toit. Il ajoute que c'est tout de même une certaine famille de transporteur qui est connue comme telle, car même au niveau de la LCR, les marquages au sol sur les voies de bus ou les voies taxis se réfèrent tout de même à une activité professionnelle particulière, il n'est pas possible de mettre n'importe quoi au sol. Il pense qu'il existe quand même au niveau juridique quelque chose qui permet d'identifier et rattacher l'activité à quelque chose d'assez tangible. Il précise que les limousines consistent en une mise à disposition d'un véhicule au forfait avec entente préalable, ce qui est tout l'inverse du taxi.

Un député souhaite revenir sur la fiscalité des taxis genevois. Il aimerait savoir ce que cette activité rapporte à l'Etat, mais ne sait pas comment il est possible d'obtenir ces informations.

M. Bongard répond qu'il n'a pas la réponse à cette question, mais que ce serait le département des finances l'aurait.

Audition de M. Pierre Jenni, président, et M. Olivier Chabloz, secrétaire de la Société coopérative de concessionnaires indépendants de taxis (SCCIT)

M. Chabloz informe qu'il est secrétaire du SCCIT et fait le taxi depuis 16 ans. Il ajoute qu'il est aussi administrateur à Taxiphone et membre de la commission consultative des taxis.

M. Jenni informe qu'il est président de la SCCIT, qui est la plus grande association représentative de taxis de service public. Il ajoute que cette association pourrait être la seule, à l'époque la FET a été fondée par lui-même mais ce n'est qu'une petite association qui représente une catégorie spécifique. A l'époque la FET a été créée afin d'avoir un peu plus de poids au sien de l'institution commune qui regroupait plusieurs associations. Il précise que tous les membres de la FET sont membres de la SCCIT, donc on pourrait considérer qu'il n'y a plus qu'une seule association représentative des taxis de service public. Il est aussi président de Taxiphone, qui regroupe plus de **630** chauffeurs de taxis sur 900 taxis de service public, ce qui est assez conséquent.

Il remarque qu'une nouvelle loi tous les 6 ans est une réalité. Il se demande pourquoi il est nécessaire de faire une nouvelle loi à chaque fois. Il estime d'une part que l'on n'est jamais allé au fond des problèmes et que d'autre part plus on va de l'avant, moins il y a de ressources. Les travaux de la loi de 2005 étaient très conséquents, ils ont duré environ 2 ans. Une unanimité est ressortie de ces travaux, ce qui est assez spectaculaire. Malheureusement, cette loi n'a jamais pu être appliquée. Il ajoute qu'une loi tous les 6 ans a été mortelle pour les entreprises de taxis, à chaque travail législatif il y a eu des **possibilités pour les taxis privés d'obtenir un permis à bon compte voire gratuitement**. Les entreprises ont donc presque toutes disparues, il n'en reste plus qu'une qui possède 18 taxis.

Il en vient aux constats et motifs du DARES. Il informe que les choses avaient mal commencé à l'époque. Un certain nombre d'associations était assez remonté, car la loi est entrée en vigueur le 15 mai 2005 et à la fin du délai transitoire soit en mai 2006, rien n'était prêt pour justement permettre d'enlever, par exemple, la bonbonne aux taxis bleus. Les chauffeurs de taxis étaient donc particulièrement remontés contre les autorités. La première rencontre avec M. Unger s'est très mal passée, les chauffeurs étaient agressifs et M. Unger a tout de suite mis de l'ordre. Il a signalé aux chauffeurs que s'ils

ne se comportaient pas bien il lèverait la séance. Il remarque que l'argument principal du département est que cette loi est inapplicable, trop compliquée et viole le droit supérieur. Il remarque que les critiques de M. Unger sont que les chauffeurs sont des voyous, qu'ils se comportent mal et offrent un service médiocre à la clientèle. Il souhaite présenter quelques statistiques. En gros, il ressort que sur l'ensemble des plaintes, une grosse partie ne concerne pas les taxis que la SCCIT représente. Une fois que les plaintes qui ne concernent pas la SCCIT sont enlevées des statistiques, on arrive à 15% du total des plaintes pour les taxis représentés par la SCCIT. Ce chiffre est aussi à mettre entre parenthèse, car l'essentiel des plaintes correspond au manque de courtoisie et des refus de courses ainsi qu'à la non remise de quittance. Il estime que ces trois sujets sont très controversés. Il ajoute que ceux qui ont été amendés pour manque de courtoisie ont pour la plupart gagné au tribunal administratif. Le refus de quittance relève souvent d'un malentendu. Il ajoute que sur 1'400'000 courses distribuées par Taxiphone en 2010, seuls 39 courriers ont été reçus. Il précise que ces courriers ne sont pas forcément des plaintes, mais aussi des remarques. Cela représente donc 0,035% de plainte. Il réfute donc ce constat de service médiocre. Il estime que le service de taxi à Genève est parmi les plus compétitifs au monde. Il n'assume pas les critiques, notamment celles fondées sur la courtoisie qui en représentent qu'une poignée de chauffeurs qui, eux, devraient être sanctionnés.

Il précise que tout ce qu'il a dit ou va dire peut être prouvé par pièces.

Il propose de faire un bref historique en partant de la loi de 2005, ce qui permettra de voir pourquoi on en est là aujourd'hui. Il rappelle que la loi est entrée en vigueur le 14 mai 2005 et à cette époque il y a eu un changement de département. A chaque changement de département, une redistribution des services se fait. Les taxis sont donc passés du département de justice et police à celui de l'économie et de la santé.

Chaque fois qu'un magistrat arrive et repend le dossier, il a tendance à penser que ce qu'a fait son prédécesseur n'est pas valable. Il note aussi qu'à cette époque, M. Bongard a été nommé à la direction ad intérim du service des autorisations de patentes et a fait du mieux qu'il pouvait avec ce qu'il avait, mais il se trouve qu'il est arrivé dans un service qui était en état de déliquescence avancé - selon les termes de M. Magnin - et qu'il ne pouvait faire son travail dans des délais raisonnables, ce qu'il a rapporté à ses supérieurs. Plus tard, M. Roulin a pris le relais. Il informe que M. Roulin est encore en arrêt maladie aujourd'hui pour dépression nerveuse, car tout le travail lui est retombé dessus. Au bout de 2 ans, le Conseil d'Etat remet son rapport comme le prévoit la loi. M. Bongard explique qu'il ne disposait pas

des ressources nécessaires pour mettre en place les éléments indispensables à l'application de la loi. Malheureusement, M. Bongard avait insisté sur le fait que cette loi était inapplicable et trop compliquée, ce qui est aujourd'hui contesté et a été prouvé par des groupes de travail mis en place en 2010. Il estime que la loi actuelle n'est de loin pas inapplicable et est d'ailleurs appliquée à 95%. Il en vient au processus de consultation élargi et rappelle que M. Unger a décidé de lancer une consultation élargie auprès des organismes consommateurs, des différents partis politiques, de l'Office du tourisme, de la CCIG, etc. Il estime que cela est juste dans la démarche, mais avant de lancer ces consultations, il y a eu ces premiers rapports provenant du conseil stratégique de promotion économique (CSPE), qui était chargé d'élaborer des pistes pour lancer ces consultations. Or, le premier rapport est tout simplement hallucinant et déconnecté de la réalité. Un deuxième rapport est venu « corriger le tir » en rendant un peu plus crédible la menace. Il faut savoir que les personnes qui constituent le CSPE sont des personnes qui ne connaissent absolument pas la problématique des taxis. Malheureusement, le retour de la consultation n'a pas permis de tracer de pistes, car les prises de position s'équilibraient et il y avait autant de jaunes favorables à une centrale unique que d'autres qui ne l'étaient pas. Le Conseil d'Etat a donc décidé de travailler sur un avant-projet. Les milieux professionnels ont vu le temps passé sans que rien ne se passe, ils ont donc pris les devants et ont demandé au député M. Nidegger de déposer un projet pour accélérer le mouvement, ce qui a été fait le 30 juin 2009. Le DARES a ensuite communiqué son projet aux milieux professionnels. Il rappelle que les milieux professionnels ont « pété les plombs » et sont tout de suite descendus dans la rue, car le projet de loi est totalement irréaliste. Grâce à ce mouvement d'humeur, le département a mis en place un groupe de travail qui permettait d'analyser en profondeur des dysfonctionnements des taxis. Il pense qu'il aurait été plus sain de questionner d'abord les milieux en question et ensuite optimiser par une consultation plus large, bien qu'au vu du nombre d'associations divisées sur le sujet il comprenne que le chef du département a décidé de trancher.

Il continue avec le constat, l'inapplication de la loi et ses conséquences. Il constate premièrement la prolifération des taxis privés. Les lois de 1999 et 2005 visaient à décourager l'activité du métier de taxis à titre privé, mais le manque de contrôles a fait que les chauffeurs ont été incité à s'inscrire pour prendre leur plaques de taxi privé. Il ajoute que la loi prévoyait d'installer des autocollants à la place des bonbonnes bleues à la fin de la période transitoire, mais les autocollants n'étaient pas disponibles de suite et les taxis bleus ont contesté au tribunal. Il rappelle que les 7 députés qui ont pris la parole en

séance plénière ont demandé à ce que des ressources soient dégagées pour que la loi soit appliquée. Il encourage donc à lire le mémorial de la séance.

Il en vient aux critiques à l'encontre des professionnels. Les refus de courses sont assez récurrents. Il n'est pas là pour excuser les voyous, mais il y a des raisons à ces refus. La première raison est la circulation, il n'est pas possible de chercher un client dans un délai qui dépasse les 8 à 10 minutes car on ne trouve plus le client. Si au bout de 5 minutes le taxi n'est pas là, le client appelle une autre centrale ou prend un bus et part.

La circulation est un problème majeur. Pour ce qui est des piques d'affluence, il estime qu'ils existeront toujours et il n'est pas possible d'offrir suffisamment de taxis par rapport à la demande, sinon cela voudrait dire que les 3/4 du temps les chauffeurs de taxis ne gagnent pas leur vie, ce qui est totalement inadmissible et irréaliste, c'est pourquoi il existe dans le monde entier un régime de *numerus clausus*. L'insécurité est aussi un problème, il rappelle qu'il y a eu toute une série d'agressions dans les taxis ce qui fait qu'à certains moments certains chauffeurs refusent de prendre le client, les chauffeurs sont d'ailleurs encouragés par la police à agir de cette manière. Il ajoute que l'impécuniosité figure dans la loi, il est donc possible de refuser un client s'il ne peut pas payer. Certains taxis refusent aussi certaines prestations particulières, comme le fait de prendre les chiens. Il informe que les taxis qui prennent des chiens comme il le fait lui-même peut coûter cher, car tous ne sont pas très bien dressés. Les sièges pour enfants forment aussi un sujet à part qui pourrait être traité dans la cadre de l'aéroport. Il ajoute que ce sujet est en suspension puisqu'il concerne une motion parlementaire au niveau fédéral (au moment où le rapporteur écrit ces lignes, le sort de la motion a été scellé par un refus). Pour les cartes de crédit, il existe aussi un problème à ce niveau mais essentiellement à l'AIG. Il souligne qu'à Taxiphone, 80% des chauffeurs de taxis sont équipés, soit 490 taxis, de machines pour encaisser les cartes de crédit. Pour ce qui est du refus des petites courses, il estime cela inadmissible, car la majorité des clients sont des personnes âgées ou à mobilité réduite. Il estime que cela doit être sanctionné, mais il est difficile de donner une sanction car la mesure doit être proportionnelle à l'infraction. Le tribunal semble considérer que cette infraction n'est pas aussi grave pour qu'une sanction soit valable. Au niveau des limites de taxes, il déplore leur suppression car cela n'encourage pas les chauffeurs à aller chercher des clients à l'extérieur. En effet, ces courses ne sont souvent peu voire pas rentables du tout, car le client va souvent prendre le bus ou le tram jusqu'à la frontière et ensuite il appellera un taxi depuis la frontière, le chauffeur fait donc beaucoup de kilomètres à vide. De plus, il a été décidé de taxer à 2,40 F

le kilomètre au niveau de la TVA, à partir de là les chauffeurs renoncent à ce type de courses. Pour ce qui est de la courtoisie, il pense qu'il y a un effort à faire, le citoyen genevois n'est pas forcément courtois et le taxi peut l'être encore moins. Il ajoute que ses clients sont ravis des services rendus et reconnaissants depuis plus de 30 ans qu'il pratique ce métier. Il a le sentiment que ceux qui critiquent le service consomment très peu les taxis.

Par ailleurs, il estime que la concurrence est inexistante. La concurrence ne fonctionne pas dans le milieu des taxis. Partout où il y a de la concurrence, les prix baissent et l'offre se développe. Cependant, cela ne fonctionne pas avec les taxis. Il informe qu'il y a trois cas de figure pour prendre un taxi. Il est soit possible de le héler dans la rue, soit appeler une centrale - ou plusieurs pour voir quelle est la meilleure offre, mais une fois que la deuxième centrale est appelée la première offre tombe et il n'y a donc plus le choix -, ou prendre un taxi sur les stations. Dans 99% des cas, le client prend le premier taxi de la file et joue le jeu de la file d'attente, sauf s'il a un bon pour une centrale particulière ou si la personne est à mobilité réduite et le véhicule pose problème. Entre eux, les chauffeurs jouent le jeu. Partout dans le monde, on revient à des régimes régularisés et à des *numerus clausus*. Le parlement genevois l'a compris en 1999 avec l'entrée du *numerus clausus*.

Il souhaite faire à présent quelques remarques sur les deux projets de loi. Il commence par le projet de loi du DARES. Il estime que la démarche du département était discutable. Il pense que le résultat n'est pas satisfaisant et n'arrivera pas à regrouper les milieux concernés. Le groupe de travail No 4 est arrivé au constat que la loi était applicable en grande partie et qu'un toilettage suffirait largement pour qu'elle soit satisfaisante pour tout le monde. Pour ce qui est de l'ALCP et la LMI, à de nombreuses reprises le département a dénoncé la violation du droit supérieur. En ce qui concerne la LMI, cela se cantonne à une taxe, ce n'est pas le principe lui-même qui a été remis en question. Il ajoute qu'une procédure est en cours pour éviter que les taxis confédérés paient cet émolument.

Il est très remonté au niveau de l'ALCP, car M. Unger a supprimé les articles 25 et 26 du règlement qui permettaient d'appliquer l'article 18 de la loi et qui clairement interdit aux taxis étrangers de venir charger des clients sur le territoire genevois, sauf les exceptions qui étaient justement prévues par cet article du règlement. Il condamne donc fortement cette analyse, car il n'existe rien dans l'ALCP pour les transports de moins de 9 places. Il informe par ailleurs qu'au sein même de la communauté européenne, il est interdit au taxi d'une commune ou d'un canton d'aller charger dans un autre canton. Il trouve

donc cela aberrant que ça ne se passe pas comme ça à Genève. Il pense que le projet du DARES est confus et bien plus compliqué que la loi actuelle, il impliquera des ressources bien plus conséquentes, alors qu'il en manque déjà à l'heure actuelle pour faire appliquer la loi. Pour la centrale unique, il pense que c'est une idée excellente pour tout le monde, mais si la loi actuelle était appliquée, il n'y aurait plus que Taxiphone sur le marché, ce qui n'a pas été le cas. Il estime que l'avis de droit du professeur Bellanger est timide, ce que pense aussi M. Nidegger qui pense qu'un monopole d'Etat pourrait régler enfin la problématique des deux catégories qui est une exception suisse. La création d'une centrale unique sans la suppression des deux catégories va signer la mort des taxis. La centrale unique et les taxis affiliés vont être soumis à des contraintes énormes, le prix sera élevé pour avoir accès à la voie publique et les obligations seront inacceptables pour certains. Les chauffeurs de taxis jaunes vont donc rendre leurs permis, se mettre en bleu. Les taxis bleus vont se développer et vont surpasser les jaunes. Le taxi va se développer à fond au détriment d'un service performant de taxis de service public. Il est donc pour une centrale unique, à condition qu'il n'y ait plus qu'une seule catégorie de taxis, ce qui ressort du projet de loi Nidegger.

Il ajoute que l'accord des milieux professionnels est une des conditions non remplies malgré une ligne directrice du CSPE.

Il remarque que le projet de loi du DARES prévoit aussi la suppression des bonbonnes des taxis bleus, ce qu'il trouve merveilleux bien que cela ne supprime pas les deux catégories. Il rappelle que les taxis bleus ont eu gain de cause devant les tribunaux et ont pu remettre leurs bonbonnes. Il pense donc que cela est beaucoup trop risqué.

Concernant la répartition géographique homogène, le projet de loi du DARES prévoit que des taxis doivent circuler en permanence dans tout le canton. Le projet impose de la disponibilité temporelle mais aussi spatiale. Il estime que cela est tout simplement irréaliste, il n'est pas possible de demander à un chauffeur de taxi de rester planter à Chancy pendant une heure pour une hypothétique course qui pourrait arriver à cet endroit. Aujourd'hui, les taxis fonctionnent avec des GPS et sont extrêmement efficaces, il est même possible de distribuer une course vers un chauffeur qui est en destination de la campagne grâce à ce positionnement satellite. Il ne faut pas interférer dans ces flux naturel par des réglementations.

Pour la complémentarité avec les TPG, il informe que la collaboration avec le DIM et la DGM est très mauvaise, notamment dans l'octroi des couloirs de

bus. Il informe que la séance a été très houleuse et le procès-verbal ne retrace pas du tout les débats de cette séance. Il informe qu'il est toujours en pourparlers et attend un courrier de Mme Künzler. Les taxis offrent une alternative à la mobilité privée et à la mobilité douce pour autant que les courses soient rapides et que le rapport qualité/prix soit intéressant pour les clients. Il a donc suggéré de prouver par des expériences que les taxis ne ralentissent pas la vitesse commerciale des bus, mais cela a été refusé. Il pense qu'il y a un grand manque de collaboration qu'il dénonce fermement ici.

Au niveau des limousines, il remarque qu'elles se plaignent des contraintes de la loi, sans en avoir des avantages. Il y a des sociétés de limousines qui se développent mais ne sont pas annoncées et ne sont pas contrôlées car il n'y a pas les ressources suffisantes. Ceux qui se sont inscrits se font contrôler et se font amender, les autres non, il pense que c'est un comble. Les limousines pourraient peut-être sortir de la LTaxis pour fonctionner plus librement.

Concernant les transporteurs non genevois et la concurrence déloyale, il pense que tout le monde doit être au même niveau, ce qui n'est pas le cas. Il estime que le taxi suisse est désavantagé, car il doit installer un disque tachygraphe, il n'a pas de détaxe sur les carburants et sur l'achat des véhicules, et finalement il ne peut pas traverser les postes de douanes qu'il veut, à part 3 ou 4 postes où il faut faire un détour.

Pour l'obligation d'un certain nombre d'heures de travail au chauffeur, il trouve que cela est une aberration. Il est d'accord d'avoir un minimum d'heures par véhicule, mais il ne doit pas être obligé à un chauffeur de devoir travailler un certain nombre d'heures. Le but est que le taxi tourne. De plus, cela est impossible à contrôler.

L'obligation d'accepter toutes les courses est simplement impossible, il est même parfois impossible d'aller chercher une course dans le quartier suivant l'heure de pointe ou le trafic. Il faut donc évaluer s'il est possible de prendre le client dans un temps raisonnable.

Il est en revanche parfaitement d'accord sur le point de la formation à relever. Il estime que l'on devrait introduire dans la formation un cours de service à la clientèle, car les chauffeurs ont tendance à oublier qu'ils sont au service de leur client et se prennent parfois pour des rois dans leur voiture, cela est inacceptable.

Il estime que la gestion des permis est aberrante et amène d'énormes lourdeurs administratives. Le marché est faussé car les prix sont fixés de manière totalement arbitraire. On est loin de ce qui se pratique dans les autres pays et c'est très lourd pour le service en charge d'appliquer cela, car il faut des tenues de listes d'attente, de départ, d'entrée, etc. Une loi sur les taxis devrait se concentrer sur les services au public, mais en aucun cas sur les affaires économiques et les valeurs des permis. Ce serait bien la seule profession où l'on se mêle des affaires économiques selon lui.

Pour les contrôles des montants de location, les entreprises ont pas mal de problèmes par rapport aux barèmes fixés pour la location des véhicules à des indépendants, car la loi actuelle ne permet pas de fixer de tarif en fonction du kilométrage parcouru, or il existe des chauffeurs qui roulent deux fois plus que d'autres ce qui fait que l'entreprise doit changer deux fois plus souvent de véhicule pour encaisser la même somme qu'un autre chauffeur qui travaillerait moins. Il souhaite laisser les entreprises fonctionner et le marché se réguler.

Il pense qu'il y aurait un moyen de corriger simplement la loi pour les autorisations et la carte professionnelle. Il faudrait créer une seule catégorie, pour obtenir un permis de taxi.

Il ne comprend pas le volet du DARES qui tend à supprimer la personne morale. Il estime que cela fonctionne très bien à l'heure actuelle et ne comprend donc pas.

Il se dit favorable à une brigade des taxis, mais vu le manque de ressources il estime que c'est un vœu pieux. Ce serait l'idéal, dans les années 80 tout fonctionnait parfaitement, les policiers connaissaient tous les taxis. Il ne compte donc pas trop dessus.

Il estime que le guichet multimodal de l'AIG est un sujet très important. Il relève simplement que le règlement prévoit le cadre. Il estime que le département pourrait modifier le règlement afin de pouvoir mettre enfin un guichet digne de ce nom en tête de station à l'AIG. Il remarque une mauvaise volonté de la part de l'AIG et de l'Etat. Cela permettrait de diriger les clients directement vers le bon taxi qui prend les cartes de crédit et qui a un siège pour enfant, etc.

M. Jenni revient sur les remarques concernant le projet du DARES. Il rappelle qu'il déplore le manque de collaboration en règle générale entre les

milieux professionnels et l'Etat et ici particulièrement avec l'AIG qui a signifié une fin de non-recevoir à toutes les remarques faites, notamment par rapport au non-respect de leurs obligations légales. Selon ses informations, le sujet avance, des courriers ont été échangés avec M. Longchamp. Il espère pouvoir installer un guichet taxi en tête de station afin de régler les problèmes de l'AIG.

Pour ce qui est de la suppression de la commission de discipline, il a de la peine à comprendre. Il ne voit pas comment il est possible d'assainir une profession si on renonce à sanctionner les chauffeurs qui se comportent mal, il estime que c'est un aveu d'impuissance, la commission de discipline n'arrive pas à ses fins et cela est notamment dû au fait que les chauffeurs font recours au tribunal qui étudie la situation financière et familiale et réduit donc le montant de la sanction, cela fait que les chauffeurs ne sont pas découragés à faire ces infractions ou défauts de courtoisie. Il manque de preuves également, c'est pourquoi **il milite pour l'installation de caméras dans les taxis** de manière à pouvoir vérifier ce qu'il s'est vraiment passé.

Il en vient aux véhicules respectueux de l'environnement. Il estime que ce qui est proposé dans la LTaxis est ingérable et impossible. Le PL propose que les permis soient 20% moins chers pour celui qui vient avec un véhicule respectueux de l'environnement. Il pense que ce système est impossible à suivre et à vérifier. Un chauffeur qui s'équipe avec une « Prius » et a un accident doit changer de véhicule. Le chauffeur a déjà une dette de 82'500 F pour avoir obtenu son permis ainsi que le prix de son véhicule. Il n'a donc plus les moyens de racheter un tel véhicule.

Il se demande comment il sera possible de récupérer l'argent si le chauffeur reprend un véhicule qui n'est pas aussi propre qu'une Prius. Il ajoute que cela demande encore plus de contrôles de la part de l'Etat.

Le Président demande si les chauffeurs ne sont pas assurés en cas d'accident.

M. Jenni répond que les chauffeurs ne sont pas assurés en Casco, car les prix sont bien trop élevés pour un chauffeur de taxi. Il remarque que M. Bloomberg, maire de New York, a introduit ce principe de taxis respectueux de l'environnement. Les chiffres sont spectaculaires et concerne environ 300 taxis par an, soit 1% des taxis New-yorkais par an, tandis qu'à Genève on est déjà à presque 10% de taxis « verts » par an. Tous les chauffeurs prennent un véhicule moins gourmand, ce qui leur permet d'améliorer leur chiffre d'affaire. Il ajoute que la raison pour laquelle ce

principe « à la mode » a été introduit, c'est pour faire « avaler la pilule » de la création d'un service public, car il est nécessaire d'avoir un intérêt public prépondérant à savoir la protection de l'environnement. Il trouve scandaleux de trouver une justification pareille pour faire passer la création d'un service public.

Il en vient donc à présent au projet de loi Nidegger, qui conserve l'essentiel de la loi actuelle, votée à l'unanimité du parlement et avec l'accord de l'ensemble des milieux professionnels. La création d'une seule catégorie de taxis serait la solution idéale pour régler la plupart des problèmes. Il ajoute que ce système n'est pas du tout acquis, car l'art. 27 Cst. est interprété d'une manière un peu souple et va à l'encontre de l'avis de droit de M. Bellanger. M. Nidegger par du principe que le fait de mettre un monopole d'Etat devrait permettre de remettre en question cette liberté d'entreprise. Les milieux professionnels (taxis jaunes) sont donc un peu frileux à cette idée et ont des craintes en cas de contestation sur le monopole, ce qui serait une catastrophe. Il est donc plus favorable à un toilettage de la loi actuelle. Il ajoute qu'un autre avantage du projet Nidegger vise à déléguer à l'institution faîtière ou à l'organe qui prendrait le contrat de prestations de la centrale unique toutes sortes de tâches administratives comme la gestion des listes d'attente, la délivrance des autorisations, etc. Ces dispositions qui ne demandent pas la force de l'ordre permettraient de libérer des ressources au SCOM afin de les attribuer à la brigade des taxis. Il ajoute que la centrale unique est implicite à la création d'un monopole d'Etat, les milieux professionnels étaient réticents à cela. Lors de l'assemblée générale du 15 décembre 2009, on était tombé d'accord sur le principe d'une centrale unique à trois conditions :

1. N'avoir plus qu'une seule catégorie de taxis.
2. Que la centrale unique soit gérée par les milieux professionnels eux-mêmes, chose impossible étant donné qu'il faut faire un appel d'offre.
3. Ne pas avoir d'obligation d'affiliation pour les chauffeurs, car certains travaillent exclusivement avec l'AIG ou la ville.

Cela est contournable en faisant une centrale « à la carte », c'est-à-dire en obligeant les chauffeurs à s'affilier, mais celui qui veut travailler exclusivement avec l'AIG paierait un montant minimal pour la gestion administrative de son dossier ou un autre pourrait prendre « à la course » ou pour tous les autres fonctionner au forfait et payer un montant fixe par mois pour prendre toutes les courses possibles. Cela est envisageable, mais selon lui trop risqué si les deux catégories ne sont pas supprimées.

Il passe à présent à la cession des permis. Il rappelle qu'à l'époque, les permis étaient cédés gratuitement par l'Etat et la gauche estimait scandaleux que les chauffeurs puissent revendre les permis à des prix souvent prohibitifs dus aux dessous de table. Aujourd'hui la situation est complètement différente. Les permis sont vendus par l'Etat et c'est une gestion lourde, notamment avec les listes d'attentes (1,5 postes à plein temps au SCOM environ), alors que cela pourrait se réguler naturellement avec la loi de l'offre de et de la demande. Les avantages sont que les chauffeurs ne s'accrochent plus à leur permis jusqu'à point d'âge à cause de leur AVS insuffisante. Il ajoute que cela permet aussi de revaloriser le métier. Concernant le bail à ferme, ce point figure dans le projet du DARES et il le souligne. Cela permet à un indépendant de mettre à la disposition d'un chauffeur son véhicule la nuit par exemple, afin d'exploiter au mieux le permis.

Il va plus loin et avance le souhait de pouvoir louer le permis, donc la plaque à un chauffeur qui aurait son propre véhicule. Cela permet d'avoir un loyer plus modeste, d'avoir un véhicule parfaitement entretenu et d'amortir le bien d'investissement.

Il conclut à présent en six points. Il souhaite que la loi de 2005 soit conservée et améliorée. Le projet du DARES est la fin de la profession à court terme. Il rappelle qu'il y a 20 points avec lesquels il n'est pas d'accord sur le projet du DARES. Il pense que le travail peut être fait relativement rapidement, car il existe une loi qui est applicable, saine et a l'accord de tous les milieux professionnels. Il ne comprend pas la démarche du département qui souhaite recommencer tout un travail. Il faut aussi avoir le courage de remettre en cause la jurisprudence comme le fait le PL de M. Nidegger. Il rappelle qu'il n'existe **nulle part au monde deux catégories de taxis**, l'occasion se présenterait de pouvoir enfin remettre en cause cette jurisprudence par la création du monopole. Il pense que cela est risqué et ambitieux. Il pense qu'il est important de travailler sur la base du projet Nidegger qui reprend l'ossature de la loi actuelle. De plus, il ne comprend pas que l'Etat se mêle des affaires économiques d'une corporation, il devrait se contenter de surveiller tout ce qui concerne l'intérêt du public comme la courtoisie, l'état des véhicules, etc. Il rappelle que l'Etat n'a pas les moyens d'assumer ces tâches aujourd'hui, ne les avait pas hier et ne les aura pas demain. Il en vient à l'honnêteté intellectuelle des commissaires. **Il pense que les commissaires ne comprennent pas grand chose aux problèmes des taxis.** Il rappelle qu'il a soumis à chacun un document de plus de 60 pages afin d'être le plus complet possible. Il a peur que les commissaires ne comprennent pas certains

éléments importants. Il se met donc à disposition pour répondre à n'importe quelle question.

Un député revient sur l'honnêteté intellectuelle des commissaires et pense que les commissaires ne comprennent peut être rien aux taxis, mais ce n'est pas leur travail. Le département est là lui pour comprendre les taxis, les commissaires sont là, eux, pour représenter les citoyens. Il remarque que la loi actuelle est saluée par tous, mais appliquée par personne. Il demande s'il ne faudrait pas plutôt que M. Jenni regarde dans sa corporation. Il pense que ce n'est pas toujours à l'Etat de sévir. Par ailleurs, il remarque une plainte par rapport à l'ingérence de l'Etat dans le secteur économique, ce qu'il peut comprendre. D'un autre côté M. Jenni souhaite un monopole d'Etat. Il demande donc si M. Jenni pense qu'il n'y aura pas d'ingérence une fois le monopole d'Etat instauré. Il estime que s'il y a monopole, ce sera plus que de l'ingérence, le monopole sera géré par l'Etat lui-même. Par ailleurs, il pense qu'il existe une alternative au projet de loi Nidegger que personne n'a cité et il aimerait une position à ce sujet. Il pense que le projet Nidegger est bien, mais la loi suisse qui demande la liberté d'entreprendre rend ce projet difficilement applicable. Il ajoute qu'il existe un moyen d'avoir une seule catégorie de taxis, c'est de supprimer le numerus clausus. Il pense que cela pourrait être une alternative qui permettrait de contourner cette problématique des deux catégories de taxis.

M. Jenni répond qu'il a peut-être mal formulé sa remarque sur l'honnêteté intellectuelle. L'idée était de dire qu'il a des pièces qui justifient tout ce qu'il dit et que s'il y a le moindre doute, il peut amener tous les documents. Il s'inquiète sur le temps que les commissaires vont sacrifier à cela pour le vérifier. Par ailleurs, il estime que la loi n'est pas inappliquée par tout le monde. Le constat du DARES est faux, les milieux professionnels appliquent la loi dans la mesure du possible, mais c'est le département qui n'a pas fait son travail ce qui fait que l'on se retrouve avec une loi qui ne fonctionne pas. Les bonbonnes bleues n'ont pas été supprimées à temps, les contrôles n'ont pas été faits dans les couloirs de bus, etc. Tout cela a facilité le développement de ces taxis privés. Il estime que la loi est inappliquée par l'Etat par manque de ressources, alors que ces ressources ont été demandées.

Dès le moment où M. Folly a récupéré le service en 2007, le travail a commencé à se faire et c'est seulement aujourd'hui que l'on ressent les effets et que l'on peut voir que la loi est applicable. Il rappelle qu'en 1999, la loi a réintroduit le numerus clausus. En 1992, tout a été libéralisé comme le propose un commissaire, mais le constat a été le même que partout dans le

monde. Il rappelle que le taxi ne répond pas aux lois habituelles d'un marché et les conséquences sont désastreuses pour la population, le service dégénère, les véhicules sont dans un état lamentable et les milieux professionnels ne gagnent pas leur vie. Sur l'antinomie entre le monopole et la liberté économique, il estime qu'il s'agit d'une astuce pour enfin pouvoir supprimer ces deux catégories. Ce monopole ne s'applique pas sur les taxis eux-mêmes mais sur la centrale de distribution de courses qui, elle, synthétise et gère les chauffeurs. Les chauffeurs ne sont pas salariés par l'Etat, sinon cela entraînerait la faillite de ce dernier. On ne se trouve donc pas dans le cas de figure où les chauffeurs deviennent fonctionnaires. On crée un monopole d'Etat contenu ou restreint sur la centrale de distribution de courses pour permettre la suppression des deux catégories de taxis.

Audition de Me Guy Zwahlen, accompagné d'un membre de l'Association genevoise des entreprises de location de limousines et minibus avec chauffeur

M. Zwahlen salue et remercie la commission de l'accueillir lui ainsi que M. Hassen (président de l'Association AGELLMC). Il informe que l'AGELLMC est plus favorable au projet de loi du Conseil d'Etat qu'au projet de loi Nidegger. Il souhaite que les limousines restent dans la loi. L'Association est tout à fait défavorable à retirer les limousines de la loi, afin d'éviter des limousines « sauvages ». Le but est de garder les limousines sous contrôle, et cela pour des raisons de droit du travail, mais aussi pour des raisons de qualité et de service à la clientèle. Il informe qu'il faut bien distinguer les limousines des taxis A ou B, voire même des VPR (véhicules de petite remise). Il doit toujours y avoir des distinctions, tant en ce qui concerne le permis ou l'autorisation que l'utilisation du véhicule. Il estime qu'il ne faut pas utiliser les mêmes véhicules pour le service taxi au sens large (taxis A, B ou VPR) que pour le service de limousines. Il convient également de distinguer, au niveau des chauffeurs, les « freelance » qui n'ont pas de contrat de travail fixe et les indépendants. Il souhaiterait qu'une disposition prévoie un contrat de travail.

Il informe que dans le service de limousines, il arrive souvent que des gens avec toutes les aptitudes professionnelles soient appelés à certaine période en leur demandant s'ils sont libres ou non et ils peuvent décider de venir ou non. Il estime que ces personnes sont tout de même des employés, et non des indépendants.

M. Hassen précise que ces contrats représentent la majorité des contrats dans le domaine des limousines.

M. Zwahlen ajoute que la loi prévoit que la carte professionnelle ne peut être obtenue que sur présentation d'un document attestant une relation de travail. En ce qui concerne la loi elle-même, il faudrait aussi traiter de la question de sponsoring soit dans la loi à l'art. 4 al.1, soit dans le règlement. Le sponsoring est un système qui offre un service de limousines mais c'est une marque de voiture, par exemple, qui met à disposition un certain nombre de véhicules pour faire du service de limousines mais ne facture pas directement le service au bénéficiaire, ce système échappe donc à la loi. Il remarque que la loi prévoit que le Conseil d'Etat peut qualifier de limousines d'autres types de véhicules.

M. Hassen précise que toutes les remarques de M. Zwahlen sont tirées de l'expérience de la profession. Il ajoute qu'il a personnellement 20 ans d'expérience dans le domaine et il sait tout ce qui peut se faire ou non pour ne pas respecter les lois. Il estime que la loi d'aujourd'hui est beaucoup plus stricte mais il existe toujours des moyens de la contourner, c'est pourquoi il souhaiterait que le sponsoring soit introduit dans la loi, car des sociétés avaient trouvé le moyen de faire amener 20 véhicules soit disant mis gracieusement à disposition et de finalement facturer presque autant qu'un service de limousines. Il s'agit là d'un service de limousines maquillé. Il remarque que cela n'a pas du tout pris en compte dans la loi.

M. Zwahlen en revient à la question des « freelance » à l'art 7 al. 3 du PL 10697. Les freelance sont des travailleurs qui n'ont pas un contrat de travail fixe avec une entreprise déterminée. Il n'est pas possible de faire dépendre l'obtention de la carte d'autorisation au chauffeur de la présentation d'un document attestant d'un contrat de travail. L'existence d'un contrat de travail à un moment déterminé avant l'obtention de la carte ne peut pas, pour ces personnes, être obtenue. Il ajoute que ce n'est pas du travail sur appel qui est une notion différente.

Il en vient à l'art. 11, al. 2 let.c PL 10697 et l'examen sur le maniement du compteur horokilométrique. Il estime que ce n'est pas d'une grande utilité pour les chauffeurs de limousines. Il faudrait préciser « le maniement du compteur horokilométrique pour les chauffeurs de taxis ».

L'art. 14 du PL 10697 concernant la bonbonne pour les taxis B est une exigence très ferme des associations qui représentent les limousines.

L'obligation de porter une bonbonne pour les taxis B permet d'éviter un service de limousines sauvages. Le système de la loi actuelle est donc très bien, avec des bonbonnes jaunes pour les taxis A et des bleues pour les taxis B. Les touristes pourraient être étonnés de voir des véhicules qui font les taxis sans avoir l'air d'être des taxis, ils craignent que ce soit des taxis sauvages. Il pense que cela pourrait avoir un effet un peu bizarre à Genève. Il estime que la bonbonne a un aspect d'image et permet aussi d'éviter les limousines sauvages, car il est plus facile de décoller un autocollant magnétique qu'une bonbonne sur le toit d'un taxi. Il ajoute que d'autres pays ont prévu un macaron pour les limousines, afin de faire encore une distinction.

A l'art. 14, al. 5, il est indiqué que « [les limousines] ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis ». Il souhaite qu'il soit ajouté « et réciproquement », afin que les taxis ne puissent pas créer de confusion avec les limousines.

L'art. 18, al. 5 doit être absolument conservé. Cet article énonce que « chaque véhicule doit être utilisé conformément à la catégorie à laquelle il appartient ». On ne peut donc pas utiliser un taxi A comme limousine et réciproquement. Il estime que ceci est une bonne chose pour une question de standing.

A l'art. 19, al. 2, il se demande pourquoi les taxis ne peuvent plus être désigné comme tel une fois qu'ils passent la frontière. Il ne voit pas pourquoi il devrait y avoir une honte à s'appeler taxi à l'étranger, mais cela est un détail.

Il ajoute que l'art. 26, al. 3 et 4 doit être maintenu. Ces alinéas prévoient l'accès à un certain nombre de rues déterminés par le règlement du Conseil d'Etat. Il ne souhaite pas voir des limousines sur les voies de bus, mais qu'il y ait certaines rues autorisées aux limousines, comme la rue du Rhône ou la rue de la Corraterie.

M. Hassen précise qu'il s'agit de rues déjà autorisées actuellement, elles ont été négociées. Il s'agit des deux rues citées par M. Zwahlen et deux ou trois autres.

M. Zwahlen en vient aux art. 28 et 29 sur les sanctions. Il pense qu'il serait bien de prévoir les avertissements, les blâmes ou les réprimandes comme sanctions préalables, car on passe tout de suite ici à la suspension d'autorisation ou au retrait de l'autorisation, qui sont des sanctions lourdes et

ont un effet financier important. Pour les cas moins graves, il faudrait donc prévoir des avertissements ou des sanctions moins importantes.

Pour ce qui est de l'art. 30 al. 4 et la solidarité pour les amendes entre la personne morale et le conducteur, il souhaite qu'il y ait tout de même un rapport de causalité entre la négligence du chauffeur et celle de l'entreprise. Si un chauffeur n'a pas le permis nécessaire, il est normal d'avoir une solidarité. En revanche, si le chauffeur est mal poli avec le client, il n'y a aucune raison que l'entreprise soit solidairement responsable d'une faute sur laquelle elle n'a pas de maîtrise.

Par ailleurs, il estime tout à fait indispensable de remettre en place une brigade des taxis. Il remarque que l'échec de la loi actuel relève du manque de contrôle.

En ce qui concerne le projet de loi dit Nidegger, l'AGELLMC y est moins favorable. En particulier, la création d'une catégorie de VPR ne présente pas assez de différenciations avec les limousines et ne correspond à rien dans les autres cantons, il s'agit plus d'une notion française. Il ajoute que cela ouvre une porte aux limousines sauvages.

Une députée remarque que le projet de loi du Conseil d'Etat convient le mieux aux limousines.

Elle remarque que tous les milieux professionnels disent exactement le contraire, dans le sens où la loi d'aujourd'hui est appliquée à 95% et qu'il n'y aurait que des améliorations à faire au lieu de refaire une loi entière. Elle demande s'il est normal que le projet de loi propose de garder deux sortes de taxis (taxis A et B) dans la Genève internationale. Elle souligne également que le numerus clausus des taxis A prévu par le PL 10697 va pousser le transfert des taxis A vers les taxis B.

M. Hassen précise que l'AGELLMC est plus favorable au maintien actuel de la loi qu'à un changement. Dans le cas où il devrait y avoir une nouvelle loi, l'Association pencherait plutôt pour le projet de loi du Conseil d'Etat qui est le moins mauvais choix. Il ajoute que la loi actuelle est appliquée et a le soutien des milieux professionnels concernés directement par la loi.

M. Zwahlen pense que le souci de l'Association est de ne pas avoir de limousines sauvages. Le but est de ne pas mélanger les métiers de taxis et de limousines.

M. Hassen relève que la majorité des personnes qui ne respectent pas la loi sont des taxis bleus. Le but de la loi actuelle était d'éliminer cette catégorie de taxis (taxis B) et de faire passer les chauffeurs en taxis A, avec tous les avantages prévus. Comme la loi n'a pas été appliquée dès son départ, l'effet a été le contraire. Il relève une absence de volonté politique et d'infrastructure nécessaire pour qu'elle soit appliquée.

Une députée estime que ce projet de loi va encore accentuer ce phénomène. En mettant un numerus clausus aux taxis A, cela va accentuer le fait que les taxis B vont proliférer puisqu'ils ne sont pas soumis aux contraintes des taxis A et qu'il manque de contrôles. Par rapport à l'art. 10 du PL 10697, elle demande si cet article va assez loin. Elle remarque que dans aucun autre pays européen il est possible pour un taxi étranger de pouvoir venir travailler dans un autre pays. Elle prend comme exemple un taxi qui a déposé une personne devant un hôtel à Lyon et qui lui a refusé la course car ce taxi n'est pas de la région lyonnaise. A l'intérieur même du pays, les taxis n'ont donc même pas le droit de prendre des gens selon où ils se trouvent, ils ne peuvent que déposer et non prendre des personnes.

M. Hassen répond qu'un recours a été déposé au Tribunal fédéral pour savoir s'il est légal de poser des restrictions par rapport aux sociétés de taxis d'autres cantons. Il remarque qu'il n'y a pas encore de réponse à ce niveau. Il précise qu'en France, les taxis sont beaucoup plus réglementés qu'en Suisse. Des limousines de Paris n'ont pas le droit de venir travailler en Haute-Savoie et inversement. La loi est appliquée de manière bien plus stricte qu'en Suisse. Même s'il s'agit d'un convoi de princes arabes, les autorités arrêtent le convoi et font descendre tout le monde. Une fois que les autorités font ces contrôles deux ou trois fois, les conducteurs font attention. Du moment où les autorités genevoises font ce genre de contrôle au moins une fois, les gens vont se demander quelle voiture ils vont prendre.

M. Zwahlen ajoute qu'il y a un élément de réponse dans l'avis de droit du professeur Bellanger à l'annexe 3, p. 57. Il y a aussi une réponse de la COMCO dans une lettre du 22 février 2010 en page 2 avec toute une analyse de l'art. 10.

Un député demande si les limousines doivent figurer dans cette loi.

M. Hassen répond que par défaut, les limousines y figurent.

Ce même député demande s'il y a une justification à figurer dans une loi sur les taxis, qui prévoit un usage accru du domaine public ou autre. Il demande s'il faudrait une loi spéciale pour les limousines.

M. Hassen répond qu'avant 2002, personne ne savait que les limousines existaient. Les limousines ont insisté pour figurer dans la loi afin d'avoir une existence légale, car jusqu'alors la seule loi qui faisait foi pour les limousines était l'OTR2. Les limousines étaient alors assimilées aux autocars et aux camions. Cependant, tout ce qui relève des horaires de travail était parfaitement inapproprié pour les limousines, car il n'est pas possible de s'arrêter toutes les trois heures avec un ministre dans la voiture pour faire la pause, ce ne sont pas les mêmes conditions de travail que pour les camionneurs. Les limousines étaient donc très favorables à figurer dans la loi de 2002 pour avoir une existence, ce qui permet aujourd'hui d'être auditionné sinon ça n'aurait pas été possible. L'étape suivante est effectivement d'avoir une loi sur les limousines et le milieu y serait certainement très favorable. De plus, cela éviterait les confusions avec les taxis. Il ajoute que la loi actuelle prévoit une commission consultative et on s'est très vite rendu compte que lors des séances de cette commission, on parle à 90% des taxis et à 10% des limousines. Pour certains dossiers où il fallait être efficace et rapide, des sous-commissions ont été créées. La même chose a été faite pour l'institution commune. Le problème essentiel consiste en la concurrence déloyale qui ne respecte rien.

Le Président demande combien de limousines et chauffeurs sont à Genève.

M. Hassen répond que les chiffres sont variables. Il y a plusieurs centaines de chauffeurs, mais aucun n'est engagé nul part, car personne n'a les moyens d'engager et payer des gens à ne rien faire. Il précise que ce mois-ci, la moitié des chauffeurs ne travaille pratiquement pas, car il n'y a pas de travail. Les sociétés ont déjà de la peine à payer leurs leasings, il serait donc difficile d'avoir en plus des chauffeurs fixes. Au final, la plupart des chauffeurs sont inscrits dans plusieurs entreprises. Il y a une centaine d'entreprises inscrites au registre du commerce. Il existe d'autres entreprises qui ont un site internet mais ne sont pas inscrites au registre du commerce. Il fait référence au site http://www.limousines-geneva.com/Geneva_Limousine_companies.html pour montrer l'étendue des entreprises de la profession à Genève.

Le Président demande aux représentants du DARES le nombre de limousines à Genève.

M. Bongard répond qu'il y a 300 indépendants, 257 employés et une centaine d'entreprises connues. Au-delà de ceci, il existe plus de **700** limousines autorisées, ressortissant de l'Union Européenne ou de la Communauté Européenne, comme les minibus qui travaillent à l'aéroport. Il ajoute que ces minibus doivent remplir les conditions et sont autorisés à faire leur travail à l'aéroport.

Un commissaire revient sur le sponsoring. Il demande si, en cas d'événements importants à Genève, les associations de limousines à Genève peuvent couvrir un tel événement majeur ou s'il y a réellement besoin de sponsoring.

M. Hassen répond qu'il n'y a pas besoin de sponsoring, les événements peuvent parfaitement être couverts. Il ajoute que le plus grand événement pour les limousines qu'il y ait eu à Genève est la venue du roi FAHD en 2002, pour laquelle il a fallu faire venir des voitures d'autres cantons avec des autorisations temporaires et des plaques temporaires. Tout a été fait dans les règles et c'est une option tout à fait possible.

Le même commissaire demande s'il y a assez de chauffeurs pour tous les véhicules.

M. Hassen répond que si l'on veut faire respecter la loi actuelle, la réponse est non, c'est une chose impossible. Il rappelle que dans les années 80', des étudiants passaient leur permis professionnel et passaient un mois ou deux à faire de la limousine pour payer leurs études, comme il l'a fait lui-même.

Il est possible de gagner beaucoup d'argent en peu de temps, du moins dans les années 80'. Beaucoup de personnes ont donc le permis professionnel et devraient donc pouvoir exercer. Pour ne pas faire capoter le projet, les limousines ont suivi l'avis des taxis. Les chauffeurs qui ont un permis fédéral doivent en plus demander une carte de chauffeur avec une puce électronique. Avoir une carte genevoise de chauffeur est totalement superflu à son avis. D'autant plus que selon la loi actuelle, des questions sont posées sur les taxis aux chauffeurs de limousines, ce qui fait que la plupart ratent leur examen (13% de réussite à la dernière session).

M. Zwahlen conclut en précisant que l'Association n'a pas d'objection à ce que les limousines soient sorties de la loi, sous réserve qu'une nouvelle loi soit créée afin de ne pas laisser un vide juridique.

M. Bongard revient sur une question posée par un commissaire. Il fait référence à l'ATF 79 I 334 de 1953 (<http://servat.unibe.ch/dfr/pdf/c1079334.pdf>) qui dispose que lorsque l'on exerce une activité en tant que taxi, on doit apparaître aux yeux de la clientèle comme un taxi et donc avoir un signe extérieur qui nous identifie comme taxi, en portant le nom « taxi » et, bien sûr, en utilisant un compteur horokilométrique.

Audition de MM. Gérard Nicoud, Salvador Perez et Max Neimari, membres du bureau de Défense des taxis genevois

M. Neimari remercie la commission de les accueillir. Il informe qu'ils représentent la DTG (la Défense des Taxis genevois), qui est un groupement des chauffeurs de taxis, loin d'être le plus gros, mais ils essaient dans la mesure de leurs moyens de défendre les intérêts de la profession et de leurs collègues de façon à ce que les conditions de travail et de service à la clientèle soient les meilleurs possibles.

Le Président demande quel type de taxis la DTG défend.

M. Neimari répond que la DTG défend des taxis jaunes.

Le Président demande s'ils sont affiliés à Taxiphone.

M. Neimari répond par l'affirmative, mais le groupement est indépendant de Taxiphone, il y a donc des membres de la DTG qui ne sont pas affiliés à Taxiphone, bien que MM. Nicoud, Perez et lui-même soient affiliés à Taxiphone.

M. Nicoud informe que cette association a été recrée suite à la dissolution de la Fédération professionnelle des taxis genevois, dont ils ont aussi été les artisans durant plusieurs années. Ils ont aussi participé à l'élaboration de la loi de 1999 et de 2005. Ce sont des anciens de la profession et ils connaissent bien le sujet.

M. Perez informe également qu'ils ont été membres de l'institution commune, soit l'organe faïtier de la profession.

M. Nicoud rappelle que la loi de 2005 a été votée à l'unanimité. La profession avait bien participé et collaboré. Il est surpris que cette loi n'ait jamais été

appliquée et qu'elle soit considérée comme inapplicable. Il estime que l'Etat fera une grande économie en conservant cette loi et en l'appliquant. Il se demande si une nouvelle loi aura les moyens d'être appliquée, étant donné que l'ancienne n'en a jamais eu les moyens. Il souhaite que l'on applique une loi existante avant de penser à une autre loi. Il estime que le fond de la loi actuelle est très bon. Pour ce qui est de la centrale unique, il informe que la DTG est contre, telle qu'elle est conçue dans les projets de loi.

M. Neimari se rend compte que la quasi-totalité de la profession est contre le principe de la centrale unique.

M. Nicoud informe qu'il ne soutient pas du tout le projet du Conseil d'Etat. Pour le projet Nidegger, il remarque qu'il reprend la loi actuelle avec quelques modifications comme la centrale unique et l'affiliation obligatoire. Il y a aussi la transmissibilité directe, qui n'est selon lui pas une bonne chose, car ce serait de nouveau une porte ouverte à des abus comme avant 1992 avec des prix élevés et des dessous de table. Il pense qu'il faut donner la chance à tout le monde.

M. Neimari ajoute que le projet de loi Nidegger inclut un point pour lequel il est tout à fait contre. Il s'agit de l'indemnisation au départ de la profession qui se fait en fonction de la situation financière de la personne. On risque de retomber en 1992, quand du jour au lendemain les concessions n'ont plus valu un centime et que les gens ont perdu tout ce qu'ils avaient investi dedans.

M. Nicoud ajoute que cela a été néfaste à la profession.

Une députée remarque que tous les membres de la profession auditionnés disent la même chose. La loi de 2005 semble convenir, mais il faut juste l'appliquer. Elle demande quelle serait la position de la DTG si le parlement ne souhaitait plus qu'une seule catégorie de taxis.

M. Neimari répond qu'il n'y est pas opposé, mais à deux conditions. La première est que les taxis devront payer la même taxe que ceux qui achètent le droit d'usage accru du domaine public. La seconde, qui est essentielle, est que tous les taxis bleus soient incorporés, sans exceptions. Il ne souhaite pas retomber une troisième fois dans cette erreur. Il rappelle qu'en 1998, la parade n'a pas été trouvée pour pouvoir incorporer tous les bleus.

M. Nicoud pense que cette solution serait idéale, mais la loi fédérale rend difficile le fait d'interdire les bleus. Il estime qu'avec la loi actuelle, il ne devrait plus y avoir de bleus si elle était appliquée.

La même députée demande si les taxis bleus vont encore plus proliférer avec le numerus clausus des taxis jaunes.

M. Nicoud répond par l'affirmative et pense que c'est évident.

M. Perez ajoute que le fait que les bleus soient libres fait qu'ils ne respectent plus les règles. Dans n'importe quelle autre profession, le fait d'être beaucoup fait qu'il y a un meilleur service, mais avec les taxis c'est tout le contraire. Quand il y a trop de taxis, on vole le client, on vole les collègues et on ne respecte plus les règles.

Un commissaire rappelle que c'est la 9^{ème} séance de commission consacrée aux taxis. Il rappelle également toutes les personnes auditionnées jusqu'à présent. Il remarque que la commission a reçu beaucoup d'avis et ne sait plus quoi penser. Il demande combien de taxis la DTG représente, car en additionnant toutes les institutions de taxis auditionnées on arrive à plus de 3000 taxis. Il pense donc que la DTG doit être affilié à plusieurs institutions en même temps. Il demande pourquoi les taxis n'arrivent pas à se mettre d'accord et à envoyer un seul représentant qui défend un seul avis. Pour ce qui est de la catégorie unique, il informe qu'il n'y a aucun problème avec le droit fédéral que si le numerus clausus est gardé, il serait donc possible de faire une seule catégorie sans numerus clausus et souhaiterait avoir l'avis de la DTG à ce sujet.

M. Perez répond que si on laisse la libre entrée à la profession, cela fait qu'il y aura environ 200 taxis de plus chaque année. Automatiquement, ces taxis deviendront des indépendants s'il n'y a pas de numerus clausus et il y aura une pléthore de taxis forcément, c'est ce qu'il s'est passé après la loi de 1992 avec la libéralisation. On s'est retrouvé avec 1700 taxis au bout de 3 ans, les taxis sont devenus bien trop nombreux et le service est devenu difficile car plus personne ne respectait les règles.

M. Neimari informe que la DTG représente environ 60 membres. Il ajoute que chaque chauffeur est libre d'être membre de plusieurs associations. Il informe qu'il y a eu une période où il existait une institution commune qui chapeautait l'ensemble de la représentation de la profession. La non

application de la loi 2005 a fait que cette institution a été obligée de s'arrêter par manque de disponibilités financières.

M. Perez répond que le travail a été fait durant plusieurs années, même bénévolement, mais on était dans l'attente de voir cette loi appliquée. La non application de la loi a fait que le travail n'a pas pu être suivi.

M. Nicoud ajoute que suite à la libéralisation, il y a eu une prolifération des taxis et le numerus clausus a refait son apparition comme cela s'est fait dans beaucoup de villes. Le fait de libéraliser les taxis n'est pas la solution.

Un député remarque qu'en faisant sauter le numerus clausus, cela ferait bondir le nombre de taxis. Il imagine tout de même qu'à partir d'un certain nombre de taxis on ne va pas en avoir 1000 en plus. Il se demande pourquoi les prestations baisseraient dans ce cas.

M. Nicoud estime qu'il y a une grande différence entre la profession de taxi et une autre. Un taxi, qu'il soit bon ou mauvais, se met dans la file d'attente et attend son tour pour pouvoir travailler. Le chauffeur ne fait jamais faillite dans la profession de taxi, car il a un véhicule et il a des clients à disposition de toute façon. Un mauvais taxi ne disparaît pas comme dans les autres professions, il est là et vole les clients et ses collègues.

Ce même député ajoute que le fait de faire sauter le numerus clausus ne veut pas dire qu'il n'y a plus de loi du tout, il y a des règles et tous les taxis jaunes ou bleus devront se plier à la même loi, il y aura aussi moins de difficulté à la faire appliquer puisqu'il n'y aura plus qu'une seule catégorie.

M. Nicoud pense qu'il y a deux choses élémentaires. Il faut que la loi soit appliquée et qu'il y ait une brigade des taxis qui fasse respecter la loi.

M. Neimari indique qu'ils étaient présents à l'assemblée qui regroupait l'ensemble de la profession. Sur certains points, la position de la DTG est plus ou moins éloignée de celle de la SCCIT. Il rappelle qu'ils sont membres de la SCCIT puisqu'ils sont affiliés à Taxiphone, mais ce n'est pas pour autant qu'ils cautionnent la totalité de ce que pense la SCCIT.

Un commissaire a du mal à entendre que la loi actuelle est mal appliquée. A entendre tous les auditionnés, il faudrait presque une armée pour contrôler chaque voie de bus ou chaque arrêt. Une solution serait donc d'avoir une centrale unique qui permet d'affilier tous les taxis dits « de service public »,

mais il semblerait que la DTG ne soit pas favorable à cela. L'autre solution à laquelle la DTG ne semble pas non plus favorable est celle de supprimer le numerus clausus et n'avoir plus qu'une seule catégorie de taxis, mais en ayant peut-être des conditions sur la voiture et autre, cela fait que n'importe qui ne peut pas venir avec sa deux chevaux et dire qu'il devient taxi. Ces conditions rendraient l'entrée à la profession de taxi plus difficile. Il demande quelle est la position de la DTG sur des aménagements techniques d'un véhicule qui serait un taxi officiel de service public ce qui limiterait l'accès à des gens compétents.

Il prend l'exemple de Londres, où les taxis sont noirs et où le type de véhicule est particulier. Il ajoute que des aménagements doivent être précis, ce qui n'en ferait plus un véhicule de « Monsieur tout le monde ». Pour limiter l'accès à la profession, il faudrait poser de tels impératifs.

M. Neimari répond que les constructeurs automobiles ne remplissent pas forcément ces critères, puisqu'à l'heure actuelle les seuls véhicules spécifiques « taxis » qui sont sur le marché sont les Cab londoniens, qui ont l'inconvénient d'avoir la conduite à droite et de n'avoir que très peu de puissance.

M. Nicoud ajoute que ce sont des taxis de ville, tandis qu'à Genève, les taxis peuvent être appelés à faire des sorties. De plus, ces véhicules sont assez inconfortables. Par rapport à la centrale unique, il estime qu'il est tout à fait possible d'en avoir une avec un numerus clausus. Il se demande comment il serait possible de supprimer les autres centrales avec la liberté de commerce.

Une députée demande si le renouvellement par la loi du marché entre les personnes qui partent à la retraite et les nouveaux venus ne suffit pas à mettre de l'ordre.

M. Perez répond que, selon les statistiques, entre 20 et 30 chauffeurs quittent la profession par année, tandis qu'il y a 250 prétendants par an. Sans numerus clausus, chacun deviendra taxis, ce n'est qu'une question financière. Au bout de 2 ou 3 ans on se retrouvera avec 2500 taxis. Avoir trop de taxis n'est pas bon pour la clientèle.

M. Nicoud informe que les taxis bleus ont aussi enlevé aux taxis jaunes le marchés des hôtels, car ils paient des commissions et très chères. Ce sont les portiers d'hôtels qui font le jeu de tout cela. A l'époque où il était au conseil d'administration de Taxiphone, ce système a été bloqué, car Taxiphone venait

à payer 250'000 F de commissions, mais comme Taxiphone payait toujours moins que les autres elle payait pour dépanner. Finalement, autant dépanner sans payer, c'est ce qu'avait décidé Taxiphone il y a 10 ans en arrière. Il ajoute que les téléphonistes dans les sociétés privées touchent aussi de l'argent.

Une commissaire pense que la centrale unique pourrait remédier à cela, il n'y aurait plus ce genre de système.

M. Nicoud répond que ce système restera mais se fera indirectement. Les gens iront directement voir les portiers de l'hôtel et dire « si vous m'appellez je vous donne X F ».

Elle demande également si un type de taxi unique changera le problème.

M. Neimari répond que cela ne résoudra pas le problème, car le portier de l'hôtel pourra toujours se mettre d'accord avec le chauffeur en exigeant par exemple 25% du prix de la course. Il peut l'appeler directement sur son portable.

Un député demande s'il est si compliqué de devenir chauffeur de taxis et quelles sont les démarches à entreprendre pour le devenir.

M. Perez répond que les exigences ont été augmentées depuis quelques années. C'est la profession même qui nomme des experts pour les examens de taxis.

Il demande si la profession pourrait être mieux régulée par un examen plus difficile.

M. Nicoud pense que cela est évident.

M. Perez pense que cette voie pourrait être une solution, mais il faut que ce soit **la profession qui décide**. Il est difficile d'empêcher à des gens d'adhérer à une profession.

Il pense qu'une limitation du nombre de session pourrait aider à régler le problème. Actuellement, une session par année est prévue. Il serait tout à fait possible de faire une session que lorsque la profession en a besoin.

M. Nicoud ajoute qu'ils se sont occupés de la formation durant 8 ans entre 2000 et 2008. A l'époque, 21 chauffeurs par année étaient formés. 9 étaient formés par une auto-école qui donnait des cours du soir. Ils ont repris la formation en faisant faire des tests de français, des dictées, des calculs, etc. Il pense que c'était déjà une bonne base pour ne pas engager certaines personnes et donc limiter le nombre. Depuis 2000, des gens forment des chauffeurs de taxis, une auto-école particulièrement, mais le responsable de cette auto-école n'a pas le permis taxis. Il se voit mal personnellement former quelqu'un alors qu'il n'a aucune compétence dans la profession. Il estime qu'il y a une lacune à ce niveau.

Un commissaire remarque que la loi de 2005 est considérée comme satisfaisante. Il aurait souhaité savoir si une couleur unique serait envisageable.

M. Neimari répond que le principe de la couleur unique a toujours été admis, mais c'est la couleur jaune qui a été refusée. Le principe de la couleur unique a été accepté par la profession. La couleur grise a été définie, comme cela se fait à Lausanne ou en Grèce. Cette couleur a deux avantages énormes. Le premier est que les chauffeurs utilisent leur véhicule aussi en privé. Le deuxième avantage est que le gris se retrouve dans les gammes des constructeurs, contrairement au jaune.

M. Nicoud rappelle qu'en 2005, Mme Spoerri est partie sur une couleur unique. En 2007, la profession a été convaincue par la couleur unique et il était question de la couleur grise. Jusqu'au dernier moment avant que la loi soit votée, on n'a plus entendu parler de la couleur unique. Il n'a jamais été question de jaune. Le gris a toujours été préféré. Au mois d'avril au moment où le règlement d'application de la loi a été voté, il était question de gris. Trois semaines après, le jaune est ressorti, personne ne sait qui a mis cette couleur.

Le Président demande si la couleur grise est plus cotée à l'Argus.

M. Nicoud répond que le gris est une couleur passe-partout, pas trop salissante et discrète.

M. Neimari ajoute que pour faire certains événements, le gris passe très bien, que ce soit pour faire un enterrement ou un mariage, tandis que le jaune peut faire un peu désordre dans certains cas.

M. Nicoud ajoute que si une voiture est accidentée, il est très difficile d'en ravoir une nouvelle rapidement avec la couleur jaune.

Un commissaire revient sur les hôtels et demande si les organisations internationales travaillent aussi avec les bleus et touchent aussi des commissions. M. Nicoud répond par l'affirmative.

Un autre député remarque qu'il existe des véhicules Toyota hybrides avec une partie jaune dessus. Il demande s'il s'agit d'une voiture originale ou s'il s'agit d'une volonté.

M. Nicoud répond que c'est une chose à laquelle il était totalement opposé. Avant, le logo Taxiphone était parfaitement distinctif avec la bonbonne. Une personne a décidé qu'il fallait changer ce logo. Ce logo représente le jet d'eau. M. Jenni est à l'origine de ce changement de logo. Certaines voitures de Taxiphone ont cette couleur.

M. Perez informe que la couleur n'est pas une chose très intéressante car il est difficile de retrouver une voiture dans un délai raisonnable. Nous avons donc opté plutôt pour changer la bonbonne et en faire une nouvelle qui soit bien plus contrôlable et qui soit repérable bien plus facilement.

M. Nicoud ajoute que dans la loi de 2005, il était prévu de changer de bonbonne. Trois prototypes ont été présentés. Il fallait avoir un témoin pour le tarif de jour, un autre pour le tarif de nuit que nous n'avons pas, et un voyant vert pour signaler que le taxi est libre. Cela n'a jamais été appliqué.

M. Neimari en vient au problème des taxis français à l'AIG. Une étude a été faite et un calcul du chiffre d'affaire a été établi, afin de voir ce que ce marché représente. Cela permet de voir ce qui est « volé » par les taxis français aux taxis genevois. On estime ce marché à 12 millions de francs par année, sans parler des minibus, etc. Cela représente 1000 F par mois et par taxi comme chiffre d'affaire.

Audition de M. Amar Latif, président de l'Association de défense des intérêts des chauffeurs de taxis (ADICT)

M. Latif commence par le projet Nidegger. Il estime que la vision des taxis y est purement subjective, la vision n'est pas assez globale. Il ne pense pas que ce projet soit durable à long terme. Il ne veut pas retomber dans le même

piège qu'en 2005 où le cadre juridique n'a pas été suffisamment exemplaire et sûr pour ne pas devoir reprendre l'histoire à zéro plus tard. Il n'est donc pas en accord avec ce projet et ne se prononce pas dessus.

Il estime qu'il a une vision aléatoire qui n'assure en rien la profession des taxis à Genève à long terme. Il a l'impression que c'est un calcul personnel fait pour une durée très limitée.

Le projet de loi du Conseil d'Etat prévoit une centrale unique avec obligation aux taxis jaunes de s'affilier pour pouvoir faire partie d'un « service public ». Pour certains, cela fait beaucoup. L'existence en parallèle d'une catégorie B, comme cela se fait à Lausanne, est insurmontable comme le prévoit l'art. 27 Cst. La liberté économique est garantie. On ne peut pas supprimer la deuxième catégorie, des restrictions ont donc été prévues pour essayer de bloquer la prolifération des taxis bleus. La qualité de service n'est pas tout à fait équivalente entre les bleus et les jaunes. Il ajoute que le fait de ne pas pouvoir utiliser les lignes de bus est contraire à la déontologie professionnelle qui veut que l'on prenne le chemin le plus court et le moins cher. Deux groupes se sont adressés aux juridictions. Les taxis bleus ont gagné gain de cause pour le port de l'enseigne lumineuse, ils ont perdu au TF pour l'utilisation des couloirs de bus. Cet avantage n'est donné qu'aux jaunes du fait qu'ils ont des mesures contraignantes d'obligations. Si on repart sur le même projet en modifiant certaines choses, il ne voit pas pourquoi il ne pourrait pas y avoir de nouveau un recours qui casserait tout. Il ajoute que tout le monde utilise les voies de bus car personne ne va sanctionner.

Un commissaire demande si M. Latif représente les taxis bleus.

M. Latif répond par l'affirmative.

Ce même commissaire s'aperçoit que les deux catégories de taxis génèrent des problèmes. En tant que taxi bleu, il demande s'il serait opposé sur le fond à une seule catégorie de taxis. Il demande aussi ce qu'il pense de la centrale unique qui rend un service public et n'est pas là pour faire du profit.

M. Latif est pour avoir une seule catégorie de taxis, c'est le rêve de tout le monde. Le problème est que la Suisse n'est pas la France où la concession coûte 140'000 euros. Tout le monde cherche à faire évaluer sa concession. Le problème est au niveau pratique, il faut faciliter l'intégration de l'ensemble des taxis. Il faut que tous ceux qui sont en exercice soient intégrés et disent que l'on ne peut pas faire d'exams pour le moment car il y a un nouveau

projet. Il faudrait aussi une facilité de paiement, car chacun peut avoir des problèmes et il n'est pas toujours possible de payer l'entrée directement.

Pour ce qui est de la centrale unique, il n'y est pas opposé dans le sens où elle ne devient pas du service public. Il ne souhaite pas que la centrale dise de quelle heure à quelle heure tel ou tel chauffeur doit travailler, sinon on en revient au statut d'employé simple qui perd son indépendance.

Une députée demande si la loi actuelle convient ou si c'est le projet de loi du Conseil d'Etat qui conviendrait le mieux. Par ailleurs, elle remarque que la situation actuelle a généré une prolifération des taxis bleus. De nombreuses critiques fusent sur les taxis bleus. Elle demande si ces critiques touchent M. Latif et son association et si cette dernière cherche à trouver des solutions.

M. Latif répond qu'il critique lui-même certains de ses collègues, qui ne se garent pas au bon endroit par exemple. L'idée était d'interdire toutes sortes de choses aux taxis bleus afin d'en réduire le nombre. Il ajoute qu'il fait partie des 14 personnes qui étaient titulaires d'un brevet d'exploitant, il a fait la formation de chauffeur de taxis et au vu de la loi il voulait être indépendant, il ne voulait pas travailler dans un garage et être soumis à des horaires car il voulait pouvoir faire autre chose à côté.

Il a travaillé comme cela durant 6 mois et la loi est entrée en vigueur. Pendant la période transitoire, on a demandé à toutes les personnes titulaires d'un brevet d'exploitant ou employées jusqu'au 1er janvier 2004 de devenir jaunes. Il se disait alors qu'il était tombé dans la bonne période. 14 personnes avaient le brevet d'exploitant et avaient donc des acquis. Sans rien faire, ils se sont retrouvés à 30 et ils se demandaient ce que ces nouvelles personnes faisaient là. Le service des patentes disait à tous les nouveaux qu'ils pouvaient travailler en bleu avec les bonbonnes mais qu'il fallait la rendre à la fin de la période transitoire. A l'époque, il pensait que les 30 allaient être les seuls à ne pas passer en jaune, mais il y avait un surnombre dû à l'interprétation de la loi et de la pratique du service des patentes.

Il revient au projet Nidegger et estime qu'il n'y a pas de vision d'ensemble.

La même députée demande à nouveau ce que M. Latif pense du projet de loi du Conseil d'Etat.

M. Latif remarque que le projet de loi veut supprimer les bonbonnes bleues et éliminer les signes distinctifs, ne pas permettre l'utilisation des couloirs de bus, etc. Il estime que rien n'a changé, on reprend ce qui a été fait en 2004. Le projet est bon au niveau de la vision, mais il reprend les fautes du passé. Il remarque que les plaques peuvent coûter jusqu'à 200'000 F. A ce prix-là, il pense qu'une personne préférera travailler sans bonbonne et sans avoir le droit d'utiliser les couloirs de bus. Il ajoute qu'actuellement il n'y a pas de vide juridique, la loi de 2005 est applicable. Il estime que la SCOM traite de manière inégale les taxis et de manière flagrante. Il accepte d'être soumis à cette loi si elle est appliquée pour l'ensemble des taxis, jaunes et bleus.

Un député demande si le département est au courant des prototypes et projets déposés soit au SCOM soit au service des automobiles par la DTG, comme pour la bonbonne.

M. Bongard répond qu'ils ont déposé trois types de bonbonnes plus une quatrième il y a 12 à 18 mois. Tant pour la bonbonne que pour la couleur, ils devaient donner leur choix, or ils n'ont donné leur choix ni pour la bonbonne, ni pour la couleur. Il ajoute qu'il y avait deux teintes de couleur jaune, mais ils ne se sont jamais prononcés dessus. Ensuite, ils ont « joué » avec les contrôles en disant « faites des contrôles et on sera peut-être d'accord avec la bonbonne ». Par ailleurs, l'application de la couleur jaune a posé des problèmes concrets. Les constructeurs qui produisent des véhicules jaunes sont peu nombreux. Il ajoute que certaines choses sont possibles, mais il en ressort un certain coût. Il précise encore que M. Neimari faisait référence à la teinte grise proposée et la teinte jaune qui est ressortie des urnes du Conseil d'Etat. Il estime que ce qu'il a raconté n'est pas vraiment faux à ce sujet.

Un commissaire aimerait savoir ce qui se fait comme loi dans d'autres cantons, comme Zurich, Bâle et Lausanne.

M. Bongard répond que Bâle a deux catégories de taxis, taxis A et B, tout comme Lausanne. La seule différence entre les uns et les autres et l'utilisation des cases d'attente. Sinon, les deux ont l'utilisation des voies de bus. La différence a lieu au niveau de la taxe annuelle, qui est moins chère pour les premiers que pour les seconds étant donné que ces derniers ont des cases d'attente. Cela rejoint le système qui était en vigueur avant 2005, avec un prix de 1300 F pour les taxis de service public et l'usage accru. Il y a donc bien deux catégories de taxis avec les bonbonnes sur le toit. Zurich n'a qu'une seule catégorie de taxis sans numerus clausus, mais les zurichois ne sont jamais passés par aucun numerus clausus.

La difficulté vient du changement de système, l'absence de continuité ne permet pas de savoir quel système fonctionne. Il ajoute que tout est toujours possible théoriquement et qu'il est tout à fait possible de tout rechanger. En Suisse, il existe les deux systèmes. A Bâle, il n'y a pas de problème particulier. Lausanne a même une centrale unique. A Zurich, il n'y a pas de numerus clausus mais il arrive aussi que certains chauffeurs refusent des courses, devant la gare par exemple pour des raisons qui leur appartiennent. Toutes les villes n'ont pas de numerus clausus et tous les numerus clausus n'ont pas une libre cessibilité. Il existe la particularité transfrontalière. Berne n'a pas ce problème et Lausanne n'est pas beaucoup touché contrairement à Bâle et Genève. Il ajoute que Genève a aussi un aéroport avec trois fois plus de passagers que Bâle avec des stations de skis très proches. La situation n'est donc pas pareille partout.

Une députée a l'impression qu'ailleurs, tout est beaucoup plus facile, ils se compliquent moins la vie et ils sont moins perfectionnistes. Elle pense qu'à Genève tout est toujours trop compliqué. Elle se demande pourquoi les taxis marchent à Lausanne et pas à Genève.

M. Monney estime que cette remarque va tout à fait dans le sens des arguments du département. Il rappelle que la loi actuelle est bien trop compliquée et bien trop longue, alors que le projet de loi du Conseil d'Etat est deux fois plus court et bien plus simple à la lecture. Il ajoute qu'il reviendra sur ces points lors de l'examen du triptyque.

Présentation par Me François Bellanger de son avis de droit sur la problématique « Taxis »

Me Bellanger confirme qu'il n'y a pas qu'à Genève que les taxis préoccupent. Il indique que trois affaires du Tribunal fédéral concernant les taxis ont paru depuis l'avis de droit de mars 2010. Il évoque une affaire lausannoise, publiée à la Semaine Judiciaire, qui a confirmé les conclusions du premier avis de droit.

Me Bellanger explique que le système lausannois est un système intercommunal avec une centrale unique et une obligation d'affiliation pour les taxis qui sont actifs sur le domaine public. Il relève que cette solution est très proche du projet de loi initial. Il ajoute que ce système est complété par

la géolocalisation des taxis, ce que les taxis lausannois considéraient comme contraire à leur liberté personnelle.

Me Bellanger fait savoir que le Tribunal fédéral a admis une affiliation en contrepartie à l'obligation de service public. Il explique que notre Haute Cour admet donc un quasi-monopole des taxis publics, car il existe toujours la possibilité d'exercer cette activité en dehors de ce système. Il relève donc qu'il existe la possibilité d'avoir une catégorie de taxis avec des obligations spécifiques, comme l'affiliation à une centrale unique, avec des conditions soumises par l'Etat. Il signale que c'est là qu'il serait possible d'insérer un *numerus clausus*, même si le Tribunal fédéral n'en parle pas. Il souligne qu'il n'est pas possible d'interdire d'exercer ce métier à quelqu'un souhaitant l'exercer sans utiliser le domaine public. Il ajoute que le Tribunal fédéral a admis l'utilisation de la géolocalisation, car cela facilitait le fonctionnement de la centrale et ne constituait pas une atteinte excessive aux droits des chauffeurs.

Me Bellanger relève que la question centrale aujourd'hui est de savoir s'il est possible de créer une seule catégorie de taxis, au-delà du *numerus clausus*. Il pense qu'en l'état actuel de la jurisprudence, cette solution n'est pas possible, sauf en aboutissant à une quasi-étatisation des services de taxis, comme les TPG, avec des concessions ou des autorisations décernées à des privés. Il indique qu'il doit exister des motifs d'intérêt public pour justifier une seule catégorie.

Me Bellanger considère donc, au vu du projet de loi qui prévoit une fermeture du système et pas une étatisation, que celui-ci risque fortement d'être annulé par le Tribunal fédéral pour atteinte à la liberté économique.

Me Bellanger estime que le *numerus clausus* est envisageable dans le système des taxis avec des places de stationnement. Il ajoute que ce *numerus clausus* doit être accompagné de mesures qui ne rendraient pas illusoire l'accès à la profession et qui respectent l'égalité de traitement.

Un commissaire remarque que les questions posées pour le complément d'avis de droit ne correspondent pas à ce qui avait été demandé par la commission. Il signale que la commission avait compris que l'instauration d'un *numerus clausus* n'était pas constitutionnelle. Il souhaite savoir comment faire ce que les Commissaires veulent faire, les deux catégories ne fonctionnant pas. Il demande comment étatiser, et jusqu'à quel niveau, et quel chemin emprunter pour obtenir une seule catégorie de taxis.

Me Bellanger répond qu'il avait compris que l'aspect du numerus clausus était au second plan, et qu'il a essentiellement répondu à la catégorie unique. Il indique qu'il verrait deux approches, en rappelant que la jurisprudence du Tribunal fédéral est incontournable. Il explique qu'il faut soit un système avec une obligation d'affiliation et une partie de marché libre, soit une absence de marché, tout le système étant étatisé. Il décrit la première variante avec une première catégorie bien déterminée et une deuxième catégorie libre de pratiquer dans un environnement maîtrisé et des contrôles qui permettent de différencier les deux. Il décrit la seconde variante où l'Etat crée un système public de taxis et où il par exemple étatisé le sommet du système en contrôlant le fonctionnement et en octroyant des concessions.

Un autre commissaire considère que le terme d'étatiser est vague et qu'il s'agit surtout de limites, et de savoir qui fait quoi, quand et comment. Il relève qu'il peut s'agir d'une solution proche de celles des TPG, ou d'un nouveau pan de l'Etat avec une armada de fonctionnaires. Il signale qu'il existe un certain nombre de variantes entre ces deux solutions extrêmes.

Me Bellanger renvoie au point 24 de son avis de droit. Il détaille l'idée d'étatisation qui consiste à dire que le transport individuel de personnes par des véhicules professionnels est une mission de l'Etat de Genève. Il mentionne que ce qui est une mission privée aujourd'hui deviendrait ainsi une mission publique. Il explique que ceci représente le niveau basique de l'étatisation. Il signale l'existence de plusieurs variantes de mise en œuvre, avec une tâche exercée par des fonctionnaires, des agents publics au sens large comme les TPG ou, à l'autre extrême, par des privés. Il souligne que l'Etat devra confier cette tâche en contrôlant et en surveillant l'activité de manière très précise s'il s'agit d'une tâche publique. Il indique que le dénominateur commun est la mission d'intérêt public qui ne laisse plus de place pour le privé. Il prend l'exemple du monopole des SIG pour l'accès à l'eau potable.

Une députée demande si le service de limousines n'est pas une alternative qui pourrait être envisagée comme telle par le Tribunal fédéral. Elle résume les possibilités restantes, à savoir l'étatisation ou la suppression du numerus clausus. Elle demande si les tarifs seraient établis par l'Etat en cas d'étatisation.

Me Bellanger répond qu'il n'a pas de réponse catégorique pour les limousines. Il souligne que tout dépend de la définition et de la qualification

donnée à la limousine par la loi. Il ajoute que sa perception en tant que citoyen lambda est qu'il ne s'agit pas du même service, ni du même type de prestations. Il imagine que le Tribunal fédéral ne considérera probablement pas qu'il s'agit d'une alternative au taxi.

M. Unger avait le souvenir que ce qui distingue les taxis des limousines, au-delà du phénotype, est la présence d'un compteur kilométrique et une course avec un tarif au kilométrique pour les taxis et avec un forfait pour les limousines.

Me Bellanger répond qu'il s'agit d'une différence entre les deux, et que c'est justement la définition de la limousine dans la loi qui définira le curseur et définira de quoi il s'agit. Il pense que d'utiliser ce critère pour différencier des catégories risque d'être difficile et de ne pas aboutir au résultat voulu.

Me Bellanger explique que l'arrêt lausannois prévoit la possibilité de pouvoir accepter d'autres courses et d'avoir une certaine flexibilité dans l'activité du métier. Il relève que cette situation de faux-monopole est relativement peu dommageable.

Me Bellanger répond que l'Etat devra effectivement fixer les tarifs en cas d'étatisation, en fonction de ce qui est juste et économiquement viable.

Une députée demande s'il serait possible de créer certaines entraves et de légiférer afin qu'une des deux catégories de taxis ne puissent pas charger des passagers à l'aéroport ou à la gare.

Me Bellanger répond que c'est pratiquement le cas aujourd'hui. Il indique qu'un taxi bleu ne peut pas stationner sur les cases à l'aéroport. Il explique toutefois qu'il n'est pas possible d'entraver un taxi bleu de charger un passager qui l'aurait commandé sur le parking. Il ajoute que l'interdiction d'être dans la file d'attente à l'aéroport est déjà suffisamment dissuasive. Il précise que le Tribunal fédéral n'admettrait pas d'élément de régulation économique dans une activité libre, comme un contrôle du nombre de taxis pour réguler la profession.

Un commissaire réagit aux points 24 et 25 du complément de l'avis de droit et considère qu'une décision politique forte doit être prise. Il estime que les limousines devront subsister. Il signale que le point 24 présage de réaliser un certain travail législatif pour déterminer le statut et la différenciation des limousines.

Il demande si la question de la réglementation des limousines nécessitera elle aussi un travail législatif aussi important que pour les taxis. Il relève que le problème aujourd'hui vient du fait que l'utilisateur ne voit pas la différence entre les deux catégories de taxis.

Me Bellanger répond que cela ne sera probablement pas le cas, car il s'agit d'un domaine moins complexe. Il explique qu'il s'agira de déterminer la limite jusqu'où le législateur souhaite aller, et qu'il faudra anticiper un certain nombre de questions sur les limousines dans le projet de loi pour les taxis.

Un autre commissaire demande s'il serait possible d'avoir une seule catégorie de taxis en supprimant le *numerus clausus*. Il explique que la commission souhaite une profession non réglementée, sans *numerus clausus*, avec un accès au domaine public pour tous, et avec des règles pour avoir le droit d'être taxi, à l'image des règles pour être médecin, dentiste, avocat etc. Il demande également, en admettant que la commission se dirige vers une étatisation limitée, s'il est possible de faire exercer ce métier par des privés, car il se voit mal transformer les chauffeurs de taxis en fonctionnaires. Il demande s'il sera possible d'avoir une centrale unique, avec des concessions données aux chauffeurs, afin d'étatiser sans rompre totalement avec le côté individualiste des taxis.

Me Bellanger répond que le projet de loi initial se fonde sur l'idée d'une centrale unique, avec une affiliation obligée et des obligations de contre-prestations d'intérêt général. Il relève que ce système, équivaut au système lausannois, aboutit à une fermeture partielle du marché des taxis officiels. Il ajoute que ce système implique un certain nombre d'obligations et constitue une forme de monopole.

Le même commissaire relève encore que les avocats ont l'obligation d'être affiliés au barreau de Genève, ce qui constitue une affiliation. Il estime qu'il y aurait une obligation d'être affilié à la centrale, mais que tout le monde serait libre d'accéder à la profession de taxi.

Me Bellanger répond que la comparaison entre les taxis et les avocats n'est pas tout à fait correcte. Il explique que la barrière à la profession se fait lors de la formation au niveau de l'examen du brevet d'avocat. Il signale que la situation est différente pour les taxis, car soit les taxis effectuent leur travail sans bénéficier de l'avantage des cases, soit ils bénéficient de cet avantage ou d'autres, que le citoyen ou le taxi lambda n'ont pas, et en contrepartie de

quoi, ils doivent s'affilier à une centrale ou supporter d'autres restrictions. Il explique que ces obligations spécifiques ferment partiellement le marché.

Me Bellanger signale que la théorie générale autour de l'étatisation a passablement évolué, avec différents modes d'exécution des tâches publiques possibles. Il indique qu'une tâche publique peut très bien être exécutée par des privés pour le compte de l'Etat. Il signale qu'il existe une palette de possibilités qui dépendent du choix du législateur et de la structure choisie.

Un député prend l'exemple des CFF qui réquisitionnent des bus lorsque leur système tombe en panne. Il se demande si l'aéroport pourrait demander aux taxis bleus de venir en masse chercher des passagers.

Me Bellanger explique qu'il ne peut pas répondre à cette question, qui dépend du droit en vigueur.

Un autre député s'interroge sur la question de l'exclusivité et demande si elle ne concerne que les voitures, car il existe d'autres formes de taxis, comme les taxis-bateau et les taxis-vélo. Il se demande si ces transports n'entreraient pas dans cette logique.

M. Unger remarque que ceux-ci sont réglementés dans le projet de loi.

Me Bellanger répond par la négative, car il s'agit de modes alternatifs complémentaires. Il ne se verrait pas soutenir devant le Tribunal fédéral que l'accès à la profession reste possible car un chauffeur de taxi peut se reconvertir en taxi-vélo. Il estime qu'il n'y a pas d'équivalence, car on peut parler de complémentarité mais pas d'alternative, les deux n'étant pas assimilables de la même manière.

Ce même député se demande ce qu'il en serait si ces modes alternatifs prenaient une proportion plus importante sur le marché des transports. Il estime que la question serait différente s'il existait 10'000 taxis-vélos.

Me Bellanger répond qu'il s'agit d'un contexte différent. Il souligne toutefois que selon la situation actuelle et en l'état des choses, une telle argumentation ne tiendrait pas.

Un commissaire demande si une étatisation modifierait des conditions pour effectuer une course transfrontalière.

Me Bellanger répond qu'il n'y voit a priori pas d'obstacle, sauf si un problème d'immatriculation des véhicules surgit, à l'image de ce qu'avaient rencontré les bus TPG frontaliers.

Un député ne voit pas de grosses différences entre le projet de loi et l'étatisation, si ce n'est des changements cosmétiques, avec seulement quelques conditions accrues pour certains cas. Il demande si ce projet de loi contient des éléments fondamentalement incompatibles avec une étatisation, car il lui semble qu'il soit possible de changer le projet de loi en direction de l'étatisation sans trop de travail.

Me Bellanger répond que le projet de loi actuel ne pourra pas être transformé rapidement pour arriver à un service public. Il explique qu'il s'agit d'un changement complet de philosophie, avec le passage d'une activité « libérale » à une activité d'Etat, pour aboutir à l'équivalent du monopole des SIG pour l'eau et l'électricité. Il signale qu'il faudra déterminer le rôle de l'Etat, comment ce service public sera exercé, quelles seront les procédures de sélection concurrentielle respectant l'égalité de traitement, et quelles seront les modalités d'exercice et de surveillance. Il souligne qu'il s'agira d'une refonte complète du texte.

Un commissaire évoque la situation à Zurich, qui n'a qu'une seule catégorie de taxis, et demande ce qu'il en est.

M. Bongard répond que le système zurichois est libéralisé car il n'y a pas de centrale unique, pas de numerus clausus et que tout taxi, moyennant des conditions d'examen, a accès au marché. Il indique qu'il n'y a pas d'ingérence étatique car il pourrait y avoir six centrales. Il relève que le marché est très libéralisé, au-delà de ce qui se passe pour l'aéroport qui est constitué en une société anonyme. Il estime que les zurichois sont partis à contre-pied de la commission car ils souhaitaient limiter le moins possible les taxis.

Me Bellanger précise que le Tribunal fédéral n'a rien à examiner s'il n'existe qu'une seule catégorie à laquelle n'importe qui peut accéder, car l'Etat n'intervient pas dans ce cas de figure.

Le Président demande si une étatisation nécessiterait une justification forte, et si le caractère de ville internationale de Genève pourrait le justifier. Il demande aussi si Me Bellanger a connaissance d'exemples de taxis étatisés en Suisse ou à l'étranger.

Me Bellanger répond que le point huit de son premier avis de droit contient tous les éléments à propos des monopoles cantonaux. Il explique que le monopole a été admis par la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il précise toutefois qu'un intérêt public important est nécessaire pour qu'un tel monopole soit admis, et qu'il faut pouvoir démontrer qu'il est dans l'intérêt général de sortir un pan de l'économie du marché. Il rappelle la teneur de l'art. 94 de la Constitution fédérale, qui prévoit que la Suisse est un pays où le système économique fonctionne sur le principe de la libre concurrence et où l'Etat doit être un acteur neutre. Il explique qu'il s'agit d'un choix politique, avec des motifs A, B et C qui doivent constituer des justifications objectives. Il reprend l'exemple des SIG où le constituant genevois a choisi d'instaurer un monopole. Il explique que le motif de dysfonctionnement actuel ne serait pas suffisant, car il ne s'agit pas d'un élément objectif mais d'un élément de politique économique. Il ne peut pas fournir de réponse pour les autres pays. Il remarque qu'il s'agit néanmoins d'un problème qui est compliqué dans tous les pays, et que les 26 cantons suisses fournissent déjà un certain nombre d'exemples.

Le Président demande si un canton suisse pratique un système étatisé.

Me Bellanger répond que ce n'est à priori pas le cas.

M. Monney souhaite s'assurer d'avoir bien compris la position de Me Bellanger. Il demande la confirmation que si le Parlement souhaite avoir une catégorie unique et une centrale unique, la seule solution constitutionnelle serait une étatisation du service des taxis. Il demande également si la délégation à des privés doit se faire non pas au moyen d'autorisations mais de concessions. Il estime qu'il faudra établir les conditions d'octroi de concessions sur la base de la loi sur le marché intérieur (LMI).

Me Bellanger répond que la première partie est correcte. Il précise pour le deuxième volet que la concession constitue le mode classique. Il ajoute qu'il serait aussi possible de séparer le régime de la concession avec des contrats de prestations, aboutissant au final toutefois au même résultat, avec un acte d'approbation du contrat. Il explique qu'il s'agirait d'une solution équivalente à la concession qui n'enlèverait rien aux exigences d'égalité de traitement, de transparence, de non-discrimination car ces principes découlent de la LMI.

M. Monney demande si l'Etat, après avoir octroyé un certain nombre de concessions et estimant que la situation est suffisante pour remplir la mission publique, pourrait refuser d'octroyer des concessions supplémentaires.

Me Bellanger répond par l'affirmative, car le principe du monopole étatique consiste justement dans une sortie de l'économie privée, avec l'Etat qui détermine le nombre d'entités. Il explique qu'il ne s'agit pas du régime des AIMP, même si ce régime s'appliquera par analogie pour respecter l'égalité de traitement. Il précise que des procédures régulières de remises au concours sont nécessaires afin de ne pas fermer le marché.

M. Monney demande si le complément d'avis de droit fait référence au PL 10697 en l'état des travaux de la commission.

Me Bellanger répond que son complément se réfère bien au PL 10697 tel qu'amendé en l'état par la Commission des transports, tel que décrit par la lettre de mandat, et qu'il ne fait pas référence à celui du Conseil d'Etat.

M. Monney demande si le PL 10697 tel que déposé par le Conseil d'Etat est conforme au droit supérieur.

Me Bellanger répond par l'affirmative, en précisant que le projet de loi d'origine présente les solutions les plus conformes à la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il ajoute que ceci est confirmé par l'arrêt lausannois, qui confirme les conclusions du premier avis de droit.

Le Président demande, dans l'optique de l'étatisation, si une pluralité de concessions accordées serait compatible avec une centrale unique.

Me Bellanger répond que le système étatique aura a priori une seule centrale, avec l'Etat qui choisira la société chargée de son fonctionnement ou qui s'en chargera lui-même. Il estime que ceci va sortir un certain nombre de personnes de la profession, ce qui amènerait un changement complet des règles et probablement à un bouleversement de la profession.

M. Bongard demande s'il serait par exemple possible d'avoir trois sociétés concessionnées pour exercer l'activité de service public, qui desserviraient les clients par une centrale, également concessionnée et indépendante des trois sociétés.

Me Bellanger répond que c'est un choix du législateur, et qu'il s'agit d'une possibilité.

M. Monney s'interroge sur une sortie de la profession d'un certain nombre de personnes suite à une étatisation. Il demande si ces personnes devront être indemnisées.

Me Bellanger répond que cette situation est possible et qu'elle dépendra du type de choix qui est fait. Il indique qu'il s'agit d'un des points à prendre en considération, mais qu'il ne peut pas répondre définitivement à cette question en l'état.

Taxis genevois et TPG : bilan et perspectives

Le Président fait l'état des discussions qui ont eu lieu à la commission au sujet des taxis, afin que les représentants des TPG puissent répondre de façon optimale. Il indique qu'une des options retenues consisterait à considérer les taxis comme une mission de l'Etat, déléguée à des prestataires. Dans cette optique, la commission se demandait, d'une part, si les TPG avaient déjà imaginé cette solution et dans quelle mesure il serait possible, selon eux, de déléguer une partie de cette mission aux TPG. D'autre part, la commission souhaiterait dresser un bilan de la cohabitation entre les TPG et les taxis – en particulier les bonbonnes jaunes. Dans ce sens, le Président signale que la commission serait intéressée à savoir s'ils estiment envisageable une augmentation de leur nombre. Il conclut en rappelant qu'il est important que tous les éléments concernant la relation entre les TPG et les taxis puissent être abordés.

M. Bozon commence par la question de la cohabitation. Ce qui ressort de la consultation que la direction a mené auprès de ses collaborateurs – en particulier auprès des conducteurs – est que la cohabitation est actuellement très bonne. Toutefois, M. Bozon insiste sur le fait que cela ne signifie pas qu'une augmentation soit possible sans risquer de mettre en péril cette entente, car les conséquences d'une telle mesure ne peuvent être prévues.

Le Président demande si M. Bozon a connaissance de présence de bonbonnes bleues sur les voies de bus.

M. Bozon confirme l'affirmation du Président, sans pouvoir toutefois apporter une réponse chiffrée, si ce n'est garantir que les bonbonnes bleues sont moins nombreuses que les jaunes.

Le Président propose, avant d'en venir aux prochains points, de passer la parole au département, puis aux commissaires pour leurs questions.

En préambule, M. Favre signale que la relation entre les taxis et l'Etat est parfois mouvementée. Il évoque le fait que ceux-ci ont régulièrement demandé de pouvoir utiliser une plus grande proportion des voies de bus (actuellement, la moitié des voies de bus leur est ouverte). Après une période de refus, l'Etat est entré en matière pour 5 ou 6 axes, sur les 50 que réclamaient les taxis. La période de test a été perpétuée pour 3 de ces axes, mais les taxis ont alors déclaré que la DGM ne collaborait pas. M. Favre rappelle que les taxis doivent être considérés comme un complément du service public qui comble les failles du TC.

Un député demande aux TPG s'il existe des points sensibles concernant la cohabitation entre les taxis et les bus.

M. Bozon répond que, d'une manière générale, les points où l'on débouche sur un carrefour sont les plus sensibles. Il tient cependant à rappeler que la cohabitation est bonne et empreinte de respect.

Un député signale d'abord que la pose et dépose de clients sur les voies de bus est dangereuse pour les TPG. Il demande ensuite si les autocars (privés) ont également la permission d'emprunter les voies de bus, car il en a souvent vus.

M. Etienne répond que la DGM autorise, au cas par cas, les autocars qui roulent sur des tracés fixes à emprunter les voies de bus, mais en aucun celles des trams.

Un commissaire demande si les taxis bleus n'ont absolument pas le droit d'emprunter les voies-bus.

Mme Künzler et le Président répondent par la négative, bien que des abus soient à signaler. M. Favre complète en informant les commissaires de la présence de taxis jaunes sur des voies de bus qui leur sont interdites.

Une députée aimerait une confirmation que M. Bozon considère comme envisageable une augmentation du nombre de taxis sur les voies de bus.

M. Bozon précise sa réponse à ce sujet : il ne lui est pas possible de chiffrer l'augmentation acceptable, car cela dépend de chaque situation. Il indique finalement que la pose et la dépose de clients sur les voies de bus sont interdites.

Un autre député demande ce que pense M. Bozon de la proposition d'étendre aux taxis bleus l'autorisation de circuler sur les voies de bus.

M. Bozon, après qu'on lui a indiqué que les jaunes seraient environ 800 et les bleus 500, répond que cela serait difficilement envisageable.

Un commissaire demande si les taxis jaunes n'ont le droit d'utiliser les voies de bus que lorsqu'ils sont chargés.

Mme Künzler répond qu'ils en ont le droit de tout temps, mais uniquement lorsque c'est signalé par le marquage (au même titre que d'autres utilisateurs, par exemple les vélos).

Le Président aimerait diriger la discussion vers les réflexions menées par les TPG au sujet des centrales d'appels ou autres infrastructures potentiellement partageables avec les taxis.

M. Bozon précise d'abord que les TPG considèrent également les taxis comme un complément de l'offre, plutôt que comme des concurrents. Il évoque l'ancien service de Taxi-bus et de Proxibus, au sujet desquels des synergies avaient été imaginées, comme par exemple l'idée de mettre en place une centrale d'appel commune, solution également pertinente pour le client.

M. Forestier complète la réponse concernant la centrale d'appels, pour laquelle les TPG pourraient couvrir une plage horaire importante et répondre à un nombre de clients élevé. Toutefois, comme M. Bozon précédemment, M. Forestier rappelle qu'il est important que les TPG n'endossent pas la totalité de la responsabilité concernant le service, mais que les autres prestataires endossent également la leur. Il indique que c'est d'ailleurs ce dont avaient souffert les TPG dans le cas de Taxis-bus, service qui fonctionnait comme un service de taxis collectifs de 4h à 6h et de minuit à 2h (principalement sur Cornavin et l'aéroport). Le problème qui avait été

constaté dans ce cas était le fait que, fréquemment, le taxi qui avait pris la course ne se présentait pas. La faute était alors fréquemment imputée aux TPG, alors que ceux-ci n'avaient fait que de répondre à l'appel.

Un commissaire rappelle que la commission a dressé le constat que le système de cohabitation de deux statuts (taxis a/jaunes ; taxis b/bleus) ne fonctionne plus et qu'il faut plus qu'une seule catégorie. Cette réforme s'accompagnerait de plusieurs mesures, à savoir : utilisation accrue du domaine public (voies de bus), obligation de service public (qui reste à définir) et géolocalisation. Cependant, dans son dernier avis de droit, le Prof. Bellanger avait indiqué que cela serait compliqué sur le plan juridique, à moins de procéder à une sorte d'étatisation des taxis.

M. Bozon répond qu'il serait possible de mettre en place une sorte d'étatisation des taxis, ce qui s'inscrirait tout à fait dans la conception de complémentarité entre TC et taxis. Il confirme que rien, sur le plan technique et logistique, ne pourrait entraver ce projet. M. Bozon évoque la situation du canton de Berne, qui mène une réflexion sensiblement similaire, mais qu'il n'a pas eu le temps d'approfondir. Il termine en réitérant ses craintes quant à l'ouverture des voies de bus à un nombre de taxis bien plus important que maintenant.

Le Président remercie M. Bozon d'avoir attiré l'attention de la commission sur la situation du canton de Berne, qui mérite d'être étudiée. Il réaffirme que le projet d'étatisation des taxis en est encore au stade de la réflexion.

Avant de partir, M. Bozon rappelle que l'entreprise qu'il dirige dispose de nombreuses ressources qui pourraient être utile pour la mise en place d'un tel système : services de réclamations, de la publicité et de la planification (horaire) ; expérience dans les domaines de la régulation et du suivi des véhicules et dans celui de la communication (centre d'appels).

III En substance : Travaux de la sous-commission :

La sous-commission « taxis » du Grand Conseil s'est réunie 38 fois pour examiner le présent projet de loi entre le 20 avril 2012 et 26 juin 2013 sous la présidence de M Antoine Barde.

Assistent également durant les discussions :

- M Nicolas Bongard, chargé de missions, direction générale des affaires économiques, DARES
- M. Chris Monney, attaché de direction, direction générale des affaires économiques, DARES.

Les procès-verbaux ont été tenus avec la plus grande rigueur par M. Jean-Luc Constant, qui nous a assistés tout au long de nos travaux. Au nom de la sous-commission, qu'il soit ici vivement remercié pour sa précieuse aide.

Lors de sa séance d'installation, la sous-commission a validé le fait que les procès-verbaux des séances ne seraient pas envoyés aux commissaires, mais distribués pour lecture en début de chaque séance ou encore consultable au secrétariat général du Grand Conseil. Ainsi, la commission a très clairement indiqué son attachement à la confidentialité de ses travaux en limitant les risques de fuite.

Lors de ses premières séances, la sous-commission s'est attachée à évoquer tous les possibles concernant la problématique des taxis.

Une députée indique à juste titre les thématiques qui devront guider nos travaux, à savoir :

- catégorie unique de taxis, sans numerus clausus
- usage accru du domaine public
- service public
- géolocalisation
- formation
- gestion de l'aéroport

La sous-commission a évoqué différentes problématiques durant ces quatre premières séances et a conclu à l'unanimité de travailler sur la base du projet de loi du Conseil d'Etat.

Dans le cadre de ses travaux, la sous-commission a également souhaité auditionner le professeur Bellanger à nouveau.

Audition de Me François Bellanger

Le Président explique en préambule que la Commission des transports a décidé de créer une sous-commission pour travailler spécifiquement sur le dossier des taxis. Celle-ci a déjà siégé à plusieurs reprises depuis ce

printemps, l'objectif étant pour ces premières séances de lister les questions et d'exprimer les souhaits des différents groupes, avec en toile de fond la loi actuelle sur les taxis, ainsi que le projet déposé par le Conseil d'Etat en juillet 2010. Dans le cadre de ses réflexions, la sous-commission a souhaité entendre le professeur Bellanger, en particulier sur la législation actuelle ainsi que sur les dernières jurisprudences.

Le professeur Bellanger propose, par souci d'efficacité, de répondre directement aux questions des commissaires. Il rattachera à ses réponses différents éléments de réflexions sur la thématique des taxis.

Un commissaire indique que tant la Commission des transports que la sous-commission « taxis » optent clairement pour une catégorie unique de taxis. Dans ce cadre-là, le défi pour les commissaires est d'opter pour une voie compatible avec la législation en vigueur et la jurisprudence.

Il rappelle que le professeur Bellanger avait précisé en Commission des transports qu'un régime unique de taxis n'était pas totalement exclu, mais qu'il fallait alors un caractère public marqué ou alors ne pas exclure complètement une autre catégorie de transport professionnel de personnes. Le professeur Bellanger avait ajouté qu'il n'était pas possible de complètement interdire à des personnes d'effectuer ce métier.

Il constate également que les confusions sont aujourd'hui nombreuses à Genève entre les taxis « jaunes » et les taxis « bleus ». Deux catégories de taxis figurent en l'occurrence dans la loi et il en va de même dans le projet de loi du Conseil d'Etat.

Il explique encore que la sous-commission se demande aujourd'hui s'il ne serait pas plus judicieux d'avoir dans la législation une loi sur les taxis qui comporterait toutes les dispositions relatives aux taxis de service public, et une autre loi qui comporterait les dispositions relatives au transport professionnel de personnes, et une ouverture limitée à cette activité. La sous-commission se demande aussi s'il est possible de limiter l'appellation « taxis » aux seuls taxis de service public.

Enfin, il constate à ce propos que le projet de loi du Conseil d'Etat met pratiquement sur pied d'égalité deux catégories de taxis, ce qui entre en contradiction avec l'option prise tant par la Commission des transports que sa sous-commission.

Une députée constate que ce dossier s'avère extrêmement compliqué. Mais vu la problématique, vu l'image des taxis à Genève, vu la loi actuelle, il convient de légiférer en la matière et de légiférer correctement. La sous-commission souhaite une catégorie unique de taxis de service public, avec des compétences accrues, mais également avec des exigences accrues, notamment en termes de formation.

Elle rappelle que le professeur Bellanger avait bien expliqué dans son avis de droit qu'il n'était pas possible d'envisager une seule catégorie de taxis avec un numerus clausus. La sous-commission l'a bien compris. Elle souhaite en conséquence bien marquer la différence entre les taxis de service public et les autres véhicules autorisés à porter la mention « taxis », sachant qu'un véhicule peut porter la mention « taxi » dès le moment où il est équipé d'un taximètre.

Un autre commissaire s'est demandé, lors des récentes discussions de la sous-commission, s'il était possible d'inclure les dispositions relatives aux taxis dans une autre loi sur les transports, en l'occurrence la loi sur les transports publics genevois (LTPG).

Il s'est aussi demandé si la deuxième catégorie de taxis pourrait prétendre à pouvoir utiliser l'appellation utilisée par les taxis de la première catégorie, par exemple « taxis officiels de Genève ».

Le professeur Bellanger propose d'aborder en premier lieu les aspects législatifs avant de passer aux aspects plus techniques. S'agissant des aspects législatifs, il convient de partir de l'idée que quoi que fasse le législateur, au vu du contexte genevois, un recours apparaît inévitable. Cela étant posé, le professeur Bellanger constate que les situations évoquées sont reliées à des problèmes différents. La première interrogation concerne la loi sur les transports publics. Un concept de taxis de service public inscrit dans la loi sur les transports publics constitue probablement un élément qui, du point de vue législatif, renforcera l'identité de service public et de complémentarité d'un service de transport que le législateur souhaiterait donner à un service de taxis unifié. Dans ce sens-là, c'est une technique qui ne changera pas grand-chose sur le plan juridique, mais qui permettra de montrer de manière forte une impulsion politique. Cela renforcera la position du Grand Conseil.

Le professeur Bellanger en vient à un deuxième aspect, à savoir le contenu de la loi. La contrainte de départ est l'impossibilité d'exclure une activité parallèle de transport de personnes. Empêcher une telle activité serait

contraire à la Constitution fédérale. Fort de cette contrainte, le législateur a deux possibilités : inclure un double régime dans la loi – c'est la solution préconisée par le Conseil d'Etat dans son projet de loi – ou ne prévoir qu'un seul régime dans la loi. La première solution présente l'avantage de la clarté. Cela étant, on peut comprendre la critique qui craint de placer sur pied d'égalité les deux catégories dans la loi. Si au contraire le législateur opte pour une loi sur les taxis de service public, il sera confronté à un autre problème au-delà de la catégorie de taxis de service public. Soit le législateur ne fait rien de plus et il y aura alors un vide juridique. N'importe qui pourra vouloir exercer cette activité parallèle sans aucune réglementation cantonale. Soit le législateur envisage une deuxième loi avec laquelle il réglementera de façon spécifique cette activité. Il s'agit d'une question de technique législative. A titre personnel, le professeur Bellanger estime que le législateur genevois prendra un risque, vu la nature de l'activité, de ne pas réglementer l'activité alternative de transport de personnes. Ce serait certes faire preuve d'un grand libéralisme, mais cette absence de réglementation comporterait potentiellement un **risque pour le public**.

Le professeur Bellanger résume ainsi la situation. Soit le législateur consacre, dans la loi sur le transport de personnes, un chapitre sur les taxis de service public, bien identifié, et un autre chapitre sur les autres taxis. Soit le législateur envisage deux lois. Il s'agit là d'un choix législatif qui relève du parlement. Pour sa part, le professeur tendrait vers une loi comprenant deux visions distinctes. Le résultat serait le même, pour le lecteur, qu'avec deux lois.

Le professeur Bellanger aborde ensuite la question des exigences et des compétences accrues des taxis de service public. Il s'agit d'un point auquel la sous-commission doit être très attentive. Il l'avait d'ailleurs mis en évidence dans son avis de droit. Dès l'instant où le législateur crée une catégorie de service public, ce doit être une réelle catégorie de service public, avec de vraies prestations répondant aux besoins de la clientèle. Cet aspect des droits et des devoirs est important et c'est au législateur de le marquer. Maintenant, si le législateur va dans ce sens, avec un véritable service public, il est alors soutenable et parfaitement défendable au niveau de la jurisprudence de dire que le taxi de service public doit être reconnaissable et par conséquent arborer des signes distinctifs qui font que le public puisse faire la différence entre le taxi de service public, qui est réglementé avec des droits et des devoirs, et d'autres taxis avec une activité privée. Sans aller jusqu'au système londonien – dans ce dernier cas, le taxi officiel est une voiture d'un certain type (mini cab) avec une signalétique claire – le législateur pourrait imposer

un type de bonbonne et des signes qui rendent le taxi de service public reconnaissable, sans forcément dénaturer la qualité de la voiture privée du chauffeur.

Le professeur Bellanger précise qu'il n'est pas convaincu, à titre personnel, par la jurisprudence concernant la couleur des véhicules de taxi. Certains points ne seraient probablement plus d'actualité dans l'hypothèse d'une loi créant un véritable service public. En revanche, il ne pense pas que l'on puisse exclure l'usage de la dénomination « taxi » pour ceux qui auraient une activité alternative. Les deux catégories doivent pouvoir coexister, chacun utilisant la dénomination « taxi ». Les taxis de service public pourraient se démarquer en arborant une bonbonne, les autres taxis pourraient porter un écriteau « taxi » sur le côté, mais ne pourraient pas arborer la bonbonne. C'est quelque chose qui pourrait facilement être communiqué aux consommateurs et qui serait défendable.

Le Président indique que la sous-commission a opté pour une catégorie unique de service public, qui favoriserait une formation un peu plus poussée. La sous-commission souhaite aller dans le sens des taxis à l'anglaise, mais sans toutefois aller jusque-là. Aujourd'hui, la notion de service n'est plus présente dans le domaine des taxis et c'est sur cet aspect-là (formation), notamment, que la sous-commission entend travailler. Les commissaires sont par ailleurs pratiquement tous convaincus par la nécessité d'une centrale unique. Quant à la visibilité des taxis de service public, la sous-commission entend privilégier la bonbonne pour ces taxis-là. Ce qui résoudrait le problème de la couleur unique.

Le Président, à ce propos, a noté qu'il serait envisageable, avec une notion forte de taxis de service public, de prévoir une notion de couleur unique. Mais pour encourager l'efficacité d'une telle mesure, il conviendra certainement de prévoir des incitations pour ceux qui opteraient pour une couleur déterminée, mais non obligatoire.

Le Président constate que les choses se passent différemment et mieux dans d'autres cantons et dans d'autres pays s'agissant des taxis, Genève paraissant cumuler les difficultés dans ce domaine. Il souhaite savoir si le professeur Bellanger a connaissance d'autres législations en la matière.

Le professeur Bellanger constate qu'il s'agit d'un problème suisse. La jurisprudence contient un grand nombre d'arrêts sur les taxis. Les taxis, au regard de la liberté économique, sont de grands pourvoyeurs de jurisprudence

et cela ne concerne pas que le canton de Genève. Cela tient probablement au système économique libéral de la Suisse, ancré dans la Constitution (articles 27 et 94 Cst), à un système de libre marché, d'accès à la concurrence et de neutralité de l'Etat. Ce qui limite passablement la marge de manœuvre des autorités. D'autres pays connaissent des réglementations plus strictes. Cela étant, les problèmes existent aussi dans d'autres pays. A Londres par exemple, les taxis officiels ne s'avèrent pas suffisamment nombreux et des taxis parallèles se sont développés à côté, engendrant plusieurs problèmes.

Le professeur Bellanger estime que la voie que la sous-commission entend emprunter, en vue d'une amélioration du service et avec un certain nombre de contraintes, paraît être une bonne méthode. La sous-commission aurait intérêt à réfléchir à l'**aspect incitatif** et de répondre à la question de savoir ce que les taxis de service public auraient de plus que les autres.

Un commissaire indique que la sous-commission souhaite donner une plus-value à la catégorie des taxis officiels. Il se demande cependant s'il y a une limite aux critères que la sous-commission pourrait vouloir imposer. Il demande par exemple si les taxis officiels pourraient se voir imposer des véhicules écologiques.

Le professeur Bellanger mentionne le principe – classique – de la proportionnalité. Il faut que les exigences soient cohérentes avec l'activité en question et avec les services qui doivent être fournis. Poser des conditions de formation ou de conduite écologique ne devrait pas poser de problème. Quant à la formation continue, elle peut être envisagée, mais elle doit être adaptée au système. Il ne faut pas que cela apparaisse comme un obstacle posé à l'exercice de cette profession. Si la loi doit un jour se retrouver devant le Tribunal fédéral, ce dernier s'interrogera sur les raisons de la modification législative, à savoir pour améliorer le service ou pour dissuader un maximum de personnes et réduire ainsi le nombre de taxis. Dans le premier cas, il s'agit d'un objectif d'intérêt public admissible au regard de la liberté économique, dans le second cas il s'agit de politique économique, qui est prohibée. Il faut donc que les exigences soient cohérentes avec ce test et donc cohérentes avec l'intégration dans la politique des transports. Interdire les véhicules autres que non polluants, c'est une chose. S'il s'agit de favoriser, alors l'on est incitatif et cela est admissible. Par contre, imposer irait probablement trop loin. C'est une question d'appréciation. Il faut juste savoir que le Tribunal fédéral est aujourd'hui plus restrictif, plus exigeant lorsqu'on évoque des troubles sur la voie publique. Ainsi, en 1979, le Tribunal fédéral avait validé la loi parce que le canton de Genève avait produit des rapports de la police

neuchâteloise indiquant que le manque de clients avait provoqué des rixes sur le domaine public entre chauffeurs de taxis. Il n'en irait toutefois plus de même aujourd'hui. Le Tribunal fédéral est une juridiction qui est aujourd'hui plus incisive qu'elle ne l'était voici 10 ou 15 ans.

Un commissaire revient sur l'idée d'intégrer les taxis de service public à la loi sur les transports publics. Le professeur Bellanger a confirmé qu'il s'agirait d'une adhésion forte de au service public. Il a également évoqué la possibilité de mettre les deux catégories de taxis dans la même loi. Pour sa part, ce commissaire se demande, dans l'hypothèse où les dispositions relatives aux taxis de service public venaient à être intégrées dans la loi sur les transports publics, s'il ne serait pas préférable de distinguer dans une deuxième loi le transport professionnel de personnes.

Le professeur Bellanger explique qu'il s'agit d'un problème de technique législative. Il constate que la loi sur les transports organise la vision des transports à Genève. Du point de vue de la technique législative, il paraît difficile d'insérer dans une loi générale de politique des transports la réglementation d'une profession particulière. Cela étant, si le législateur venait à poser dans une telle loi le principe du taxi de service public dans la complémentarité de la politique des transports, ce serait un élément politiquement fort, une catégorie de taxis venant compléter l'offre de transport. Cela étant, pour ne pas complexifier la structure législative, une loi spécifique serait sans doute préférable. Un chapitre de la loi pourrait alors parler des taxis de service public, alors qu'un deuxième chapitre pourrait traiter des autres taxis avec quelques obligations de base (contrôle, sécurité des utilisateurs, etc.), la différence serait alors tout de suite visible.

Un député se demande comment faire en sorte pour que les taxis officiels se distinguent et que l'on puisse appliquer les souhaits de la sous-commission, quitte à ce que ce service soit rattaché aux TPG ou à une autre entité afin d'assurer une certaine cohésion des taxis.

Le professeur Bellanger rappelle avoir fait référence à la jurisprudence sur la couleur. Il n'est pour sa part pas vraiment convaincu par cette jurisprudence de la juridiction administrative. Il n'est pas convaincu non plus, dans l'hypothèse où il y aurait une véritable catégorie de taxis de service public, que cette approche jurisprudentielle tienne. Le taxi de service public devra répondre à un certain nombre de paramètres, il y aura un but d'intérêt public, les besoins étant identifiés. Les mesures prises ne relèveront pas de la politique économique, mais d'un intérêt public fort. Quant à la

proportionnalité, les chauffeurs de taxis ne seront pas obligés de choisir tel ou tel véhicule, mais ils auront le choix entre plusieurs types de véhicules, en tenant compte d'un certain nombre de paramètres cohérents et légitimes. Dans ce contexte-là, le professeur Bellanger indique qu'il n'aurait aucun souci à défendre une solution de ce type.

Ce même commissaire demande si le taxi doit pouvoir être transformé en véhicule privé.

Le professeur Bellanger indique qu'il ne serait pas interdit aux taxis de service public d'utiliser leur véhicule à titre privé, qui répondrait par définition à un certain nombre de critères pour revêtir la mention de taxi de service public.

Ce commissaire constate que les taxis de Londres ou de New York appartiennent à des compagnies.

Le professeur Bellanger le confirme, expliquant que certains véhicules tournent tout le temps, les chauffeurs se partageant les véhicules.

Un député a noté qu'il n'était pas possible d'empêcher la coexistence de deux catégories de taxi. Il se demande dans ce contexte, s'il n'est pas possible de l'empêcher, s'il s'avère obligatoire de favoriser cette coexistence. Il conviendrait par ailleurs, non pas de définir un type de véhicules, mais de définir un certain nombre d'équipements du véhicule, auxquels s'ajouteraient des critères de formation.

Le professeur Bellanger précise que ce qui est esquissé ici correspond à un choix possible du législateur. Pour le reste, il se demande si le marché en question jouerait vraiment son rôle. Si tel était le cas, certains chauffeurs de taxis ne seraient plus dans cette profession. C'est en réalité un domaine extrêmement complexe.

Ce député se demande si une voie s'avère plus péjorative que l'autre.

Le professeur Bellanger ne peut pas se prononcer sur l'aspect politique d'un choix ou l'autre, car c'est un choix qui incombe au parlement. Sur le plan juridique, les deux solutions se défendent. La solution qui consiste à peu réglementer et à ne poser que quelques exigences apparaît probablement moins exposée juridiquement, car moins complexe. Il s'agit en d'autres termes de la « solution de la facilité ». Si le législateur entend entrer dans un

système plus complexe, avec une catégorie un peu « protégée » avec des droits et des obligations plus poussés, il s'exposera plus sur le plan juridique. Pour le reste, c'est une question de travail juridique. Le choix appartient au législateur.

Une députée s'enquiert de la situation si la deuxième catégorie ne figurait pas dans la loi sur les taxis.

Le professeur Bellanger explique qu'il y aurait potentiellement un vide juridique. Si cette catégorie ne devait pas figurer dans la loi sur les taxis et qu'elle ne faisait pas l'objet de dispositions spécifiques, il y aurait alors un vide juridique. N'importe qui pourrait alors poser une plaque « taxi » sur son véhicule et travailler comme chauffeur de taxi, sous réserve des exigences fédérales.

Elle évoque l'idée d'une réglementation par voie réglementaire.

Le professeur Bellanger indique qu'il y aurait alors un problème de légalité. Il n'est pas possible d'imposer une obligation à quelqu'un si cette obligation n'est pas ancrée dans une loi votée par le parlement. Il ne peut pas non plus y avoir de délégation générale. La loi doit au moins fixer le but, l'étendue et les éléments principaux de la réglementation. Le détail peut quant à lui figurer dans le règlement.

Elle demande s'il existe une loi fédérale réglementant les taxis.

Le professeur Bellanger répond par la négative. Il existe des dispositions sur le transport professionnel de personnes, mais il n'existe pas de loi fédérale sur les taxis. Ce domaine relève de la police du commerce et la police du commerce est traditionnellement de la compétence des cantons.

Elle a noté dans les explications du professeur Bellanger que le métier de taxi était un métier reconnu.

Le professeur Bellanger précise que le métier existe et il est reconnu comme tel. Mais il n'existe pas de filière fédérale de formation pour les chauffeurs de taxis.

Elle se réfère à la profession d'autocariste. Chaque autocariste doit en l'occurrence disposer d'une licence l'autorisant à effectuer du transport

professionnel de personnes avec un autocar. Elle se demande si une telle réglementation pourrait s'appliquer aux taxis officiels.

Le professeur Bellanger se montre dubitatif à ce sujet.

Elle évoque la formation continue.

Le professeur Bellanger explique que l'on peut concevoir une exigence de formation continue, mais cette exigence doit être en rapport avec la profession elle-même. Cela étant, il s'avère quelque peu difficile d'envisager une formation continue pour un chauffeur de taxi. Il en va par exemple différemment avec les professions médicales, où la science évolue. Pour un taxi, une formation continue apparaît plus difficile à prévoir. Juridiquement, le législateur pourrait le faire, mais le professeur Bellanger reste perplexe quant à son contenu.

Une autre députée revient sur la question de la visibilité et mentionne la bonbonne pour une catégorie, un panneau sur la portière pour l'autre catégorie (sans bonbonne). Le Tribunal administratif a quant à lui précisé que pour les taxis de la deuxième catégorie il n'était pas possible de les empêcher d'avoir une bonbonne, pour autant que l'on exige une couleur unique pour l'autre catégorie. Maintenant, si le législateur optait pour deux ou trois catégories de véhicules à choix pour les taxis de service public, elle se demande si la deuxième catégorie devrait renoncer à la bonbonne.

Le professeur Bellanger estime qu'il faut replacer la réflexion dans le cadre d'une nouvelle loi. Le raisonnement de la Chambre administrative s'est fait par rapport à la loi actuelle. Dans cette loi actuelle, la différence entre bonbonne jaune et bonbonne bleue n'apparaît pas extrêmement marquée. Pour la Chambre administrative, il s'agit des mêmes taxis et elle se demande pourquoi il faudrait empêcher les uns ou les autres d'effectuer le même travail. Maintenant, la réponse donnée tout à l'heure part de l'idée que le parlement a légiféré et qu'une nouvelle loi entre en vigueur, qui crée une catégorie de taxis de service public avec des droits et des devoirs, une intégration au système de transport. A partir du moment où le cadre légal change, la lecture de la Chambre administrative changera aussi. Elle ne pourra pas poursuivre sur les mêmes bases qu'auparavant. Dans cette perspective-là, si le législateur définit clairement la première catégorie, avec des paramètres propres, on pourrait alors justifier qu'une catégorie puisse arborer une bonbonne sur le toit et pas l'autre, étant entendu que l'autre catégorie connaîtra une réglementation assez succincte.

Le professeur Bellanger revient par ailleurs sur les types de véhicules et attire l'attention des commissaires sur le fait qu'une loi est faite pour durer. Il ne faudrait donc envisager que des critères et pas des marques.

Le professeur Bellanger ajoute une autre remarque à la réflexion, savoir si un taxi ordinaire peut devenir une limousine, question qu'il conviendra de réglementer, et si tel devait pouvoir être le cas comment le contrôle en sera assuré.

Une députée estime qu'il faudra effectivement mettre l'accent sur le contrôle. Si les taxis de service public ont des droits étendus, il conviendra d'assurer un contrôle du système.

Le professeur Bellanger constate qu'il sera plus facile d'effectuer des contrôles sur les taxis de service public si le législateur procède à une distinction nette entre les deux catégories. Ce qui sera par contre plus délicat, c'est le contrôle qui sera fait des autres taxis. Le législateur devra peut-être se montrer plus « libéral » en réglementant au minimum ce domaine pour protéger les passagers, ce qui évitera de devoir contrôler ce qui n'a pas besoin de l'être.

Un commissaire note qu'il faudra, qu'elle que soit la loi où les dispositions sur les taxis seront inscrites, que la volonté du législateur soit bien marquée dans la loi générale sur les transports dans le but d'avoir des taxis de service public de qualité. Il faudra un chapeau qui marque bien la volonté du législateur.

Il note par ailleurs, dans l'optique d'un renforcement de la catégorie de taxis de service public avec des exigences accrues, que l'on pourrait se retrouver dans la situation où un certain nombre de taxis jaunes actuels ne rempliraient pas les nouvelles exigences.

Le professeur Bellanger explique qu'il s'agit d'un cas classique d'application du droit dans le temps. La nouvelle loi s'appliquera évidemment aux nouveaux chauffeurs de taxi. Pour les chauffeurs existants, il faudra prévoir des dispositions transitoires qui leur laissera un certain temps, trois, quatre ou cinq ans par exemple, pour se mettre aux normes. Il s'agit d'un processus courant que l'on retrouve dans de nombreux domaines. Il faut prévoir un temps de mise en œuvre des dispositions transitoires qui tienne compte de la situation de chauffeurs qui seraient par exemple âgés de plus de 55 ans. C'est

la vision et l'appréciation du législateur d'envisager de telles dispositions transitoires.

Le Président mentionne la question de l'aéroport et le problème du contrôle. A ce propos, il se demande pourquoi ne pas intégrer le contrôle des taxis dans la police des transports.

Un autre député signale que la police des transports est une police fédérale. Pour Genève, les TPG ont conclu un contrat avec la Confédération.

Le professeur Bellanger indique qu'il y a des compétences fédérales et des compétences cantonales en matière de police. Dans le cas d'espèce, il imagine qu'il s'agit d'une compétence liée au contrôle des billets et au respect par les usagers des conditions d'utilisation. S'agissant de l'aéroport, il y a le problème du statut juridique de l'espace de stationnement. Selon qu'il s'agisse du domaine « privé » de l'aéroport ou du domaine public cantonal, le niveau de la réglementation sera différent. Ce pourrait être du ressort de la réglementation de l'aéroport, comme à Zürich où un appel d'offres a été lancé pour la desserte taxis de l'aéroport. Si c'est du domaine public cantonal, la réglementation pourrait entrer dans le cadre de la législation.

Le Président se demande quelle serait la meilleure appellation pour les deux catégories – il y a eu les « jaunes » et les « bleus », les « A » et les « B » – étant précisé que la sous-commission souhaite aller dans le sens d'une catégorie forte de taxis de service public.

Le professeur Bellanger explique qu'il n'y a aucune protection juridique de la notion de service public, qui n'est d'ailleurs même pas définie juridiquement. Il lui est donné un sens qui n'est probablement pas celui des taxis, puisque c'est plutôt le sens d'un service accessible à tous avec des conditions équitables et au même prix pour tout le monde. Cela pourrait cependant être la notion de taxis et il ne serait sans doute pas fait le reproche de taxis de service public. Le professeur Bellanger serait par contre un tout petit peu réticent avec la notion de taxis officiels et d'autres taxis. Le législateur risquerait là d'affaiblir l'impact par rapport à la loi. Dire qu'il y a un service public de transport de taxis serait sans doute préférable. Le message serait plus fort avec la notion de taxis de service public.

Le Président se demande si une société pourrait prêter/fournir une voiture à un chauffeur de taxi afin qu'il exerce ce métier.

Le professeur Bellanger précise qu'il n'y a, à sa connaissance, pas de restriction à ce niveau-là, pour autant que la personne dispose des compétences pour conduire. Cela étant, il y a la question de la relation – employeur-employé – qui se pose dans un tel cas.

Le Président demande s'il sera possible demain, avec la nouvelle loi, de créer une compagnie de taxis, d'acheter un certain nombre de véhicules identiques du type des taxis londoniens. Il se demande en d'autres termes comment légiférer pour favoriser, inciter une compagnie à disposer de taxis-type.

Le professeur Bellanger distingue deux problèmes dans la question, à savoir le véhicule d'une part – les paramètres retenus pourraient avoir un caractère incitatif sur un type de véhicule particulier sans qu'il soit obligatoire – et l'exercice de la profession d'autre part. Il rappelle à ce propos qu'il y avait à l'époque, dans les années 90, des grands garages et des indépendants. Depuis, la plupart des grands garages ont disparu. Le problème majeur de l'époque, c'est qu'il fallait être employé trois ans dans un garage pour pouvoir devenir un indépendant. Le système nourrissait ainsi l'augmentation du nombre de taxis, ce qui n'était pas sain. Dans le régime que la sous-commission entend mettre en place, il est important que le législateur admette que quelqu'un puisse exercer le métier de taxi comme indépendant. Celui qui veut travailler seul doit pouvoir le faire, il ne faudrait pas mettre de barrière. En revanche, s'il y a possibilité de créer une entreprise, il faudra prévoir que celle-ci n'ait que des employés et qu'il ne sera pas possible d'avoir une entreprise de louage de plaques. Il serait important de poser des cautèles dans la loi.

Le professeur Bellanger ajoute qu'il ne pense pas qu'il soit possible de lier le choix du modèle d'entreprise avec le choix de la voiture. Il faudrait un élément incitatif pour la voiture qui soit ouvert à tout le monde. Il n'est pas possible de discriminer une catégorie par rapport à une autre.

Le Président cite l'exemple des taxis londoniens, qui sont confortables et spacieux, ce qui répond à plusieurs besoins, accès des handicapés notamment.

Le Président ajoute que le législateur ne veut peut-être plus « favoriser » le chauffeur de taxi, mais lui faire prendre conscience que c'est l'usager qui est important.

Un commissaire évoque la question de la centrale unique et demande si tous les taxis devraient s'y affilier, taxis officiels et autres taxis.

Le professeur Bellanger répond par la négative. La centrale unique serait liée au service public. Quant au taxi privé, il doit pouvoir s'organiser.

Ce député demande s'il serait possible de réserver les stations de taxis aux seuls taxis officiels.

Le professeur Bellanger précise que cela lui semble aller de soi. Le concept de taxis de service public veut que ce soit les seuls qui bénéficient du droit accru, voire quasiment privatif, du domaine public. Ce droit d'usage qui est donné, qui est un droit privilégié, peut leur être réservé.

Ce même député évoque la question de la géolocalisation et s'inquiète de la protection des données par rapport à la vie privée.

Le professeur Bellanger indique que cette question a sauf erreur été tranchée par le Tribunal fédéral, qui a admis la géolocalisation dans la mesure où c'était lié aux besoins de l'entreprise. Ce n'est pas un contrôle du collaborateur mais la nécessité de savoir où se trouvent les véhicules. Il faudrait cependant pouvoir débrancher la géolocalisation en dehors du service.

Il demande enfin au professeur Bellanger s'il a le sentiment, à l'écoute des discussions de ce jour, que la sous-commission part globalement dans une bonne direction.

Le professeur Bellanger estime que la manière avec laquelle la sous-commission a posé le cadre, de manière plutôt dirigiste qui va fermer une partie du marché par rapport aux taxis de service public, cadre justifié justement par rapport à cette conception de service public. Dans la mesure où l'objectif est véritablement le service public et que cela reste focalisé là-dessus, le législateur a des chances de réussir, mais il n'emprunte pas la voie la plus facile.

Un autre député évoque certaines courses vers la France, refusée par des chauffeurs de taxis genevois en raison des tracasseries administratives françaises liées à la TVA.

Le professeur Bellanger précise que cette problématique sort du champ du domaine cantonal, mais ce problème ne devrait pas conduire la sous-commission à renoncer à l'interdiction du refus de courses, étant rappelé que le problème du refus de courses est un problème récurrent. La protection de

l'utilisateur genevois doit vraiment avoir le pas sur ce volet français, le cas échéant par le biais d'une exception pour les courses effectuées hors du canton.

Visite des zones de prise en charge et de dépose des taxis et discussion avec les représentants de l'aéroport

La sous-commission est accueillie par M. Jean-Luc Portier, chef Airport steering, Mme Aline Yazgi, cheffe division relations extérieures, et M. Guillaume Spoorenberg, conseiller juridique.

Le Visitor center est un nouvel espace d'accueil et d'information, situé au niveau des arrivées. Il s'agit d'un guichet unique, où le voyageur peut à la fois trouver des informations pratiques sur l'aéroport et sur les vols (Genève Aéroport), des informations sur les transports publics (TPG, Gare routière), des informations touristiques (Genève Tourisme) ou encore des informations sur la France voisine (Accueil France). Ce guichet intégré permet de centraliser les informations à destinations des passagers et des visiteurs. Cet espace permet également aux organisateurs de manifestations ou de congrès de louer des guichets temporaires amovibles.

Il est précisé que l'aéroport enregistre entre 32 000 et 64 000 passagers par jour.

La sous-commission se rend tout d'abord à côté du hall des arrivées. Un espace a été mis à disposition des sociétés anglaises de minibus qui transportent des voyageurs de l'aéroport vers les stations de skis. Ces minibus ne peuvent opérer que sur la base de pré-réservations. Aucune vente de tickets n'est autorisée à bord, comme le rappelle un panneau en français et en anglais. Ce système est plus ou moins respecté, selon M. Portier.

La sous-commission sort ensuite du bâtiment et se dirige vers la zone de prise en charge des taxis. La plate-forme des arrivées est actuellement en cours de réaménagement. Le parking courte durée des arrivées a été fermé au public et sert à présent de zone de stockage pour les taxis.

La tête de taxis est marquée par un panneau bleu où sont rappelées quelques dispositions légales.

L'accès à la zone de prise en charge est marqué par une signalétique depuis la zone d'arrivée.

M. Portier explique que le problème principal que posent les taxis est le refus de course, soit en raison d'une destination jugée trop proche, soit en raison de la présence d'enfants. Il précise que l'aéroport serait favorable, vu d'une part l'emplacement habituel du stockage des taxis et d'autre part les temps d'attente, à l'idée de course minimale, le client étant invité à payer un montant minimum à partir de l'aéroport (20 F selon la proposition de l'aéroport, 25 F selon la proposition de M. Jenny).

Aucune barrière, ni aucun badge ne sont opérationnels s'agissant des taxis desservant l'aéroport.

M. Portier rappelle que l'aéroport avait voici quelques années rédigé une charte pour les taxis. L'idée était alors que les chauffeurs de taxis signant cette charte aient accès aux plates-formes aéroportuaires. Cela n'a pas fonctionné, certains chauffeurs ayant même reçu des menaces dans l'hypothèse où ils viendraient à signer cette charte.

M. Portier signale que seuls les taxis jaunes sont autorisés à prendre en charge des clients à l'aéroport. Les taxis bleus et les taxis étrangers ne peuvent le faire que s'il s'agit de précommandes.

La sous-commission se rend encore dans le local où sont stockés les sièges-enfants.

Un commissaire s'étonne qu'un certain nombre de taxis n'arborent pas d'autocollants indiquant la possibilité d'un paiement par carte de crédit.

M. Portier explique que le travail de l'aéroport consiste en du service. L'aéroport n'a pas compétence pour contrôler le respect des dispositions légales relatives aux taxis. Cela étant, il paraît évident qu'un voyageur puisse souhaiter payer sa course de taxi avec une carte de crédit. Il faut cependant savoir qu'un pourcentage est prélevé par les sociétés émettrices des cartes de crédit, ce qui diminue d'autant le gain du chauffeur de taxi dont le client paye au moyen d'une carte de crédit. A titre de comparaison, les taxis français ajoutent ce pourcentage au coût de la course.

M. Portier précise que la loi prévoit le paiement des courses de taxis par carte de crédit. L'aéroport aimerait bien que tous les taxis prenant en charge

des clients à l'aéroport acceptent le paiement par carte de crédit, comme cela se fait dans toutes les villes du monde. La carte de crédit faisait d'ailleurs partie à l'époque de la charte proposée par l'aéroport.

Une députée souhaite savoir ce qui ne fonctionne pas aujourd'hui et s'enquiert des éventuelles pistes de réflexion que l'aéroport dégage par rapport aux taxis, eu égard notamment à la nouvelle organisation de l'aéroport.

M. Portier note que tous les taxis ne doivent pas être mis dans le même bain. Quant à ce qui pose clairement problème aujourd'hui, ce sont les **refus de courses**, ainsi que le non-respect de la loi s'agissant des **cartes de crédit**.

M. Portier constate par ailleurs que personne ne représente véritablement la corporation des chauffeurs de taxis. L'aéroport a l'impression de ne pas avoir d'interlocuteur unique. Il a cependant un réel échange avec l'un des chauffeurs, M. José Gonçalves (Syndicat des taxis de service public). Il a pu coopérer avec lui pour l'ouverture de la nouvelle zone de stockage et pour la mise à disposition de toilettes aux chauffeurs de taxis. Mais là aussi, certains chauffeurs suivent M. Gonçalves, d'autres pas.

M. Portier indique que l'objectif de la charte était de donner accès à l'aéroport aux chauffeurs respectant la loi, notamment par rapport à la propreté du véhicule, à la propreté et à l'amabilité du chauffeur ou encore à l'acceptation des cartes de crédit. Dans certains pays, les chauffeurs de taxis portent une chemise blanche et une cravate.

Une députée évoque les minibus à plaque étrangère.

M. Portier explique que les minibus sont présents dans de nombreux aéroports. C'est en fait, pour le voyageur, la prolongation du voyage, le minibus faisant la liaison entre l'aéroport et la destination finale. Le problème, c'est que certains transporteurs britanniques, pour ne pas rouler avec des sièges vides, essayent de vendre ces derniers à l'aéroport même, ce qui n'est pas autorisé. Des opérations de contrôle « coup de poing » sont effectuées toutes les deux semaines environ, en collaboration avec le DARES (SCOM) et la police. Il s'agit de contrôler si le chauffeur dispose d'une part de la vignette ad hoc (d'un coût de 400 F) et d'autre part de la liste des passagers (preuve que les passagers inscrits ont pré-réservés le trajet en minibus). Si un passager ne figure pas sur la liste, il est convié à prendre un

taxi (aux frais du transporteur britannique concerné) jusqu'à la plate-forme douanière de Bardonnex, où le minibus pourra alors le prendre en charge.

M. Portier note que ces minibus représentent certes une concurrence pour les taxis locaux, mais il paraît difficile de trouver à l'aéroport, un samedi soir à 23 h, un taxi acceptant de prendre en charge un couple de passagers avec leur enfant, leurs bagages et leurs skis, pour se rendre à Morzine par exemple.

M. Portier indique que l'aéroport avait un temps envisagé une vignette pour ces minibus, qui donne accès à une barrière. Il fait référence à une opération de contrôle effectuée par le passé, mais les chauffeurs anglais dépourvus de ladite vignette, sans doute informés par un collègue, attendaient ailleurs la fin du contrôle. L'idée de la barrière a été abandonnée, mais la vignette a été conservée. L'année passée, il est apparu que 86 % des véhicules disposaient de cette vignette. Aujourd'hui, le véritable problème, c'est le démarchage des passagers dans le hall même de l'aéroport. Il faudrait du personnel pour procéder à des contrôles. M. Jenny avait souhaité que les taxis disposent d'un guichet pour contrôler ces minibus, l'idée étant que chaque chauffeur de minibus vienne au guichet prouver que tous ses passagers ont pré-réservés leur course.

Une députée demande si ces minibus ont un lieu pour eux.

M. Portier répond par l'affirmative. Ils ont une zone à disposition, mais pas d'obligation d'y aller.

Cette même députée constate que dans d'autres aéroports, ces minibus n'ont pas le droit d'accéder à certaines zones.

M. Portier le conçoit, mais rappelle qu'un problème de moyens se pose (moyens de contrôle et moyens en termes de parkings à disposition).

Un commissaire imagine qu'un taxi français souhaitant prendre en charge un voyageur doit le faire dans le secteur français de l'aéroport.

M. Portier le confirme et précise que deux places sont réservées pour cela aux taxis de Ferney. Il ajoute qu'il est très rare que des taxis français chargent des clients sans avoir reçu une commande préalable.

M. Portier indique que les contrôles sur les minibus anglais sont effectués par le SCOM environ un samedi sur deux. Quatre personnes y participent, soit

deux collaborateurs du SCOM et deux policiers. Ils se rendent sur le parking P 33 et procèdent par sondages. Ces opérations sont coordonnées avec les taxis, qui se tiennent prêts à prendre en charge les éventuels voyageurs qui n'auraient pas précommandés le trajet en minibus.

Un commissaire se demande pourquoi un taxi genevois ne voudrait pas effectuer une course entre l'aéroport et Morzine, pour reprendre l'exemple cité précédemment.

M. Portier note que le taxi effectuant une telle course reviendrait à vide et il perdrait pour le surplus du temps, le trajet étant d'une septantaine de kilomètres. Certains chauffeurs demandent parfois à leurs clients de payer le trajet du retour.

M. Portier ajoute que ce n'est pas la destination qui est en cause. Le problème est le même s'il s'agit de Verbier. Le refus de course est illégal par principe.

M. Portier évoque un autre problème par rapport aux taxis. L'aéroport n'a en l'occurrence pas d'interlocuteur unique et ne sait pas avec qui discuter. Lors de la saison d'hiver, l'aéroport constate qu'il y a régulièrement des problèmes. Et certains chauffeurs ne manqueront certainement pas de prendre l'aéroport en otage. Il faut cependant savoir que seule une minorité sème la pagaille, la majorité des chauffeurs travaillant correctement à l'aéroport.

Un commissaire se demande si les problèmes s'avèrent être les mêmes dans d'autres villes similaires à Genève.

M. Portier constate que le concept apparaît différent à Zurich, qui fonctionne sur un modèle de concessions. Concernant plus précisément les minibus anglais, il note que les « tour-operators » ont morcelé les transports et qu'ils utilisent aujourd'hui de plus en plus de minibus, au détriment d'autocars de plus grandes capacités. C'est en fait la manière de transporter qui a changé avec le temps.

M. Portier ajoute que le seul parking à disposition est le P 33. Cointrin connaît un réel problème d'infrastructures, l'aéroport étant coincé entre la piste et l'autoroute. Selon les standards en matière d'aéroports, il est compté 1 000 places de parking pour 1 million de passagers. Or, Cointrin dispose de 6 500 places pour 14 millions de passagers et se trouve donc sous-dimensionné.

M. Portier indique que l'aéroport a imaginé stocker les taxis ailleurs, avec une dizaine de véhicules sur le front, devant les arrivées, comme à Montréal ou à Tel-Aviv.

Le Président mentionne le guichet taxis un temps mis en place devant l'aéroport.

M. Portier explique que l'essai a été fait avec d'anciens chauffeurs de taxis et des policiers à la retraite. Ils ont cependant été malmenés par des chauffeurs en activité et ont fini par ne plus rester au guichet. Aujourd'hui, ce guichet n'existe plus. De son côté, l'aéroport a réaménagé le hall des arrivées et a créé un Visitor center, grand guichet regroupant différents prestataires. L'aéroport a demandé aux taxis de lui fournir des tarifs indicatifs que le Visitor center pourrait donner aux voyageurs. Les taxis n'ont pas voulu.

Un commissaire estime qu'il sera difficile d'avoir les moyens pour procéder à l'avenir à des contrôles physiques. Dans ce contexte-là, l'idée d'un badge avec une puce pourrait s'avérer intéressante. Et une collaboration avec l'aéroport, non pas pour effectuer des contrôles mais au niveau des infrastructures, serait sans doute utile. L'objectif étant de mettre sur pied un système de contrôle des accès géré par l'Etat, sachant que la mise en place d'un tel système permettrait aussi de régler un certain nombre de points figurant dans la charte.

M. Portier souligne l'intérêt de l'idée, mais s'interroge sur la réaction de ceux qui ne disposeraient pas du badge en question. L'existence d'un tel système constituerait cependant déjà un élément dissuasif.

Le Président évoque les sièges pour enfants et demande s'il existe ailleurs des législations contraignant les taxis à en utiliser.

M. Portier indique qu'il n'y a qu'à Genève que les chauffeurs de taxis doivent avoir un siège pour enfants. A Zurich, il semble y avoir une dérogation pour les chauffeurs de taxis.

Le Président précise que la législation est fédérale. Il constate pour sa part que l'aéroport de Cointrin a fait un effort pour ces sièges d'enfants, même si la solution en question n'apparaît peut-être pas optimale. Il se demande s'il y aurait une autre solution, plus structurée.

M. Portier signale que les sièges pour enfants ont été achetés par les chauffeurs de taxis. L'aéroport a de son côté mis à disposition un local. Cela étant, la question que se posent les chauffeurs de taxis est de savoir s'ils doivent enclencher le taximètre avant d'aller chercher le siège ou au moment du départ du taxi. Se pose aussi la question du nettoyage des sièges après utilisation.

M. Portier signale que l'aéroport a imaginé créer une ligne de prise en charge pour les vans et une ligne de prise en charge pour les autres véhicules. Toutefois, comme les taxis n'ont pas de représentant unique, il est difficile pour l'aéroport d'obtenir un consensus et de mettre en place quelque chose.

M. Portier note encore que la majorité des chauffeurs de taxis est honnête et travaille bien. Il reste toutefois 80 à 100 chauffeurs qui posent problème. Il ajoute que l'aéroport ne souhaite sans doute pas devenir le contrôleur des taxis. La communauté des taxis ne doit pas devenir une tâche de plus pour l'aéroport.

Un député mentionne l'hypothèse d'une centrale unique chargée de gérer l'accès à l'aéroport.

M. Portier estime que ce pourrait être quelque chose qui pourrait fonctionner.

Une députée signale que les chauffeurs de taxis veulent exercer un véritable métier et être reconnus. La corporation comprend malheureusement des brebis galeuses. Pour sa part, le parlement cherche à rédiger une loi qui élimine le plus possible ces brebis galeuses, étant précisé qu'il est primordial pour Genève, ville internationale, de disposer de taxis de qualité, véritable carte de visite de la cité.

M. Portier se demande si la loi pourrait comporter notamment, comme sanction, le retrait de la licence de taxi.

M. Portier mentionne l'exemple des collaborateurs de l'aéroport. Ceux-ci disposent tous d'un badge. En cas de manquement au niveau professionnel, le badge de l'employé peut lui être retiré pour une certaine durée.

M. Portier explique encore que concernant les taxis bleus, il ne s'agit pas d'un problème pour l'aéroport, mais plus d'une solution. En effet, si les taxis jaunes font grève, l'aéroport fait appel aux taxis bleus.

La sous-commission entame une discussion en lien avec sa visite.

Le Président signale que l'aéroport a convaincu la sous-commission qu'il n'était pas le bon interlocuteur pour gérer la problématique des taxis. L'aéroport n'est par contre pas opposé à certaines propositions comme l'instauration d'une puce électronique donnant accès à la zone de prise en charge des taxis.

Le Président ajoute qu'il n'était pas très satisfait du local mis à disposition des chauffeurs de taxis pour entreposer les sièges enfants.

Un commissaire indique avoir posé la question d'une gestion des taxis de l'aéroport par la centrale unique et par le biais d'une puce électronique. L'aéroport n'y semble effectivement pas opposé.

Il estime par ailleurs qu'il convient effectivement de légiférer, ce d'autant que le climat entre les chauffeurs n'est pas toujours excellents.

Il note encore que le local réservé pour les sièges enfants lui a paru pitoyable. Il se demande s'il ne serait pas opportun de réfléchir à un matériel-type pour les taxis de service public, qui contiendrait notamment un siège enfant.

Une députée partage les avis des autres commissaires concernant le local pour les sièges enfants. Elle émet l'idée d'un guichet, complété par un registre, dévolu à la distribution et à l'entretien des sièges enfants, guichet qui pourrait être tenu par des personnes au bénéfice d'emplois de solidarité. Il faudrait en tout cas que la gestion de ces sièges soit beaucoup plus professionnelle qu'actuellement.

Elle revient par ailleurs sur les minibus. Il semble ne pas y avoir suffisamment d'espaces disponibles. Elle évoque dans ce contexte le parking du Bois-Brûlé, initialement prévu comme P+R. Ce parking est aujourd'hui rattaché à l'aéroport. Il en est certes éloigné, mais une navette pourrait être envisagée entre l'aéroport et ce parking. Ce qui permettrait notamment de faire cesser le démarchage des voyageurs par les chauffeurs de minibus dans le hall des arrivées de l'aéroport.

Un commissaire se demande pour sa part s'il existe, comme l'avait laissé entendre l'un de ses collègues, des sièges enfants gonflables. Il ajoute qu'il pourrait effectivement s'avérer intéressant de faire appel à des emplois de

solidarité. Quant à l'idée d'un système de navettes, l'aéroport paraissait assez ouvert.

Il a noté que l'aéroport a essayé de mettre en place une charte avec les chauffeurs de taxis. Mais il y a visiblement eu des menaces entre chauffeurs et le projet a capoté. L'on pourrait aujourd'hui imaginer un système de puce, qui pourrait être retirée aux chauffeurs qui ne respecteraient pas leurs obligations, qui ne pourraient alors plus accéder à l'aéroport.

Un autre commissaire estime aussi que l'on pourrait régler le problème de la prise en charge des taxis au niveau de l'aéroport, notamment par le biais de barrières et d'une puce électronique. Concernant les sièges enfants, le cheminement à emprunter pour aller chercher un de ces sièges dans le local mis à disposition lui paraissait dissuasif. De même, le balisage proposé aux voyageurs de l'arrivée à la tête de la station de taxis lui est apparu insuffisant.

Le Président précise que s'agissant de l'enseigne en tête de la station, elle devrait être un peu plus visible.

M. Bongard signale que le département recevra la semaine prochaine M. Goncalves (président de l'ATSP), ainsi que M. Gaiego, le vice-président, étant précisé qu'ils ont déjà eu l'opportunité de s'exprimer voici quelques mois sur la problématique.

M. Bongard explique ensuite, à propos des sièges enfants, qu'un guichet existait en 2006-2007. Ce guichet permettait notamment la réception des commandes préalables, la réception des éventuelles plaintes, ainsi que le contrôle des sièges. Ce concept pourrait peut-être renaître sous l'égide d'une autre entité. Pour l'heure, la profession des taxis jaunes ne veut pas se charger de cette gestion.

M. Bongard précise à ce propos que la question des sièges enfants relève de la législation fédérale. Il y a eu une intervention au niveau du parlement fédéral en faveur d'une dispense pour les taxis. Mais sans succès. Le problème posé par les sièges enfants, c'est l'encombrement. Un siège prenant moins de place permettrait peut-être de résoudre la question.

M. Bongard en vient au système de navette reliant un parking extérieur à l'aéroport. Il s'agit en l'occurrence d'une question d'infrastructure. Placer par exemple une barrière sur le P 33 pourrait s'avérer un peu compliqué. Cela étant, l'idée d'un lieu unique à l'année destiné aux transporteurs, un lieu vers

lequel les voyageurs se rendraient, faciliterait aussi les contrôles. Quant à l'accès par le biais d'une carte à puce, il est lié à l'accès par une barrière. L'aéroport devrait formuler des propositions à ce sujet.

Le Président estime qu'il faudrait intégrer l'idée, s'agissant des sièges enfants, d'un équipement obligatoire.

M. Bongard imagine que quelques exemplaires de cet équipement pourraient être entreposés en surplus à l'aéroport en cas de problèmes.

Un commissaire se demande s'il serait imaginable que certains taxis soient équipés de sièges enfants et d'autres pas. A Taïwan par exemple, il existe deux types de taxis, à petit ou grand coffre. Tous les taxis sont jaunes et les courses coûtent environ 3 F le soir.

Un député estime que la question de la prise en charge des enfants par les taxis de service public doit impérativement être réglée.

M. Bongard rappelle que le tarif des taxis est au kilomètre et est uniformisé sur tout le canton. A l'époque, il était mentionné sur un autocollant transparent collé sur la vitre latéral du véhicule.

M. Bongard revient par ailleurs sur les sièges enfants et précise que ceux-ci doivent être homologués par l'Office fédéral des transports.

Desserte du site aéroportuaire par les taxis : audition de Madame Isabel Rochat, conseillère d'Etat, présidente du conseil d'administration de Genève Aéroport

Le Président accueille Mme Isabel Rochat, présidente du conseil d'administration de Genève Aéroport.

Le Président explique que la sous-commission taxis a souhaité auditionner Mme Rochat dans le cadre de ses travaux sur le projet de loi 10697, plus particulièrement s'agissant de la desserte aéroportuaire par les taxis, leur accès à l'aéroport et la prise en charge des clients.

Mme Rochat explique qu'au début de l'hiver est apparu la nécessité de régler une récurrence, à savoir faire face à l'afflux de touristes pour l'essentiel en provenance d'Angleterre et en partance pour les stations de ski. Il s'agit d'un

problème qui n'est pas nouveau et qu'il s'agit de dissocier en deux aspects. Il y a d'une part le volet taxis et d'autre part le volet bus.

Mme Rochat précise qu'un certain nombre de mesures ont été prises, tant pour les taxis que pour les bus, qui sont finalement plutôt intimement liées s'agissant de la prise en charge à l'aéroport. Il a été décidé, de façon paritaire, entre le service du commerce, la police et la direction de l'aéroport, à l'occasion d'une, voire deux réunions au début de l'hiver, de prendre des mesures. Ces mesures avaient un caractère provisoire dans un premier temps, dans l'attente d'un règlement plus institutionnel de la problématique, notamment s'agissant d'une base légale que les personnes concernées appellent de leurs vœux, de manière à pouvoir agir de façon plus pérenne. Il s'agissait donc de prendre des mesures provisoires, de les examiner, de dresser un bilan à la fin du mois d'avril, ce qui a été fait, et de les présenter au conseil d'administration, ce qui a également été fait.

Mme Rochat propose de résumer ces mesures, telles qu'elles ont été présentées au conseil d'administration de Genève Aéroport à la fin du mois d'avril 2013. Elle donne le détail du dispositif mis en place en début de saison. Dans le secteur arrivée, il y a huit guichets accueillant les touristes en partance pour les stations de ski. Il y a une prise en charge des clients des minibus, qui arrivent avec des coupons de préservation. Le parking P 33 a par ailleurs été ouvert les samedis et dimanches aux minibus, avec un contrôle d'accès. C'est là où le service du commerce est intervenu. Il a été exigé que les minibus autorisés par le service du commerce soient munis d'une vignette attestant de la légalité de leur présence. Ce, suite à la constatation que certains opérateurs vendaient des billets au guichet, constat qui a engendré un rappel à l'ordre des opérateurs.

Mme Rochat signale qu'en cours de saison, soit au mois de janvier 2013, l'aéroport a mis en place un guichet de contrôle, réclamé lors d'une séance du conseil d'administration, situé au début de la ligne des taxis. Ce guichet de contrôle a été mis à disposition des usagers avec un Protectas engagé pour la saison d'hiver.

Mme Rochat rappelle à ce propos les limites d'un tel dispositif. A l'époque, l'aéroport avait déjà mis en place un tel contrôle, assuré par d'anciens chauffeurs de taxis à la retraite. Cette opération avait toutefois été un échec complet dans la mesure où les chauffeurs de taxis n'obtempéraient pas aux injonctions desdits retraités. Il a donc été décidé cette année de couper court à un tel système et de mandater la société Protectas, avec un financement

assuré par Genève Aéroport, le coût s'élevant à 100 000 F pour trois mois. Il a par ailleurs été demandé à la PSI de mettre des amendes en cas d'infractions au parking P1 en raison de l'indiscipline de certains conducteurs, notamment de minibus.

Mme RoCHAT ajoute que des contacts réguliers ont été pris avec M. Goncalves, représentant des taxis. Ces contacts, il est important de le préciser, sont toujours en cours.

Mme RoCHAT évoque dans ce contexte plusieurs problèmes particuliers, comme le contrôle des limousines ou l'indiscipline de certains chauffeurs de taxis et de minibus.

Mme RoCHAT mentionne ensuite quelques réflexions pour le futur. Elle mentionne l'installation d'un guichet électronique pour les minibus, la mise en place d'un contrôle aléatoire par le service du commerce, ce qui permettra, sur la base des listings de passagers transmis à l'avance, de contrôler la légalité de la présence des minibus, le règlement des accès aux lieux de stationnement par un péage avec un badge ou une carte d'accès qui permettrait le contrôle, la barrière pouvant être installée à l'entrée de la ligne des taxis, l'aéroport étant entré en matière à ce sujet. Et la même chose au P33. Quant au financement de cette barrière, on pourrait imaginer demander 1 F à chaque chauffeur de manière à pouvoir financer certains contrôles. Il s'agira ainsi de régler l'accès aux périmètres des professionnels.

Mme RoCHAT attire l'attention de la sous-commission sur un point particulier. S'il est question de barrières, il est aussi question de contrôle. Mais il faut alors savoir qui contrôle et quelle est l'autorité compétente pour effectuer ces contrôles. Mme RoCHAT imagine que des réponses seront apportées ces prochaines semaines par le législateur. Si l'on veut que l'aéroport contrôle, c'est-à-dire si l'aéroport est institué autorité compétente et a la charge du contrôle, cela signifie deux postes, 18 heures par jour. Cela représente un coût, évalué par l'aéroport, de 600 000 F à 1 millions de francs.

Mme RoCHAT indique par ailleurs qu'il convient d'être attentif à la configuration des lieux, qui risquent d'être sensiblement modifiés par les travaux. Ces derniers s'achèveront fin 2015.

Mme RoCHAT ajoute que M. Deillon est en contact permanent avec M. Goncalves. Il serait d'accord de faire financer un certain nombre de coûts par les chauffeurs – il est question d'un franc par chauffeur – de signer une

charte qualité avec tous les chauffeurs – et pas seulement les chauffeurs de M. Goncalves. Ce dernier serait donc d'accord de faire signer à tous ces taxis une charte qualité qui permettrait d'éviter par exemple que des familles avec bébés restent sur le carreau en sortant de l'aéroport. Etant rappelé que des sièges bébés, financés par l'aéroport, sont à disposition des chauffeurs de taxis. Ces sièges, qui peuvent être rendus en l'état, sont lavés par l'aéroport et remis dans un local à disposition des chauffeurs.

Mme Rochat précise à propos de la charte qualité que l'on pourrait imaginer, faute de signature de cette charte, qu'une autorité – laquelle ? – pourrait retirer aux chauffeurs de taxis concernés l'accès à la barrière de l'aéroport (accès qui pourrait se matérialiser par une carte magnétique). Reste à savoir qui le fera et quelle sera l'autorité compétente.

Mme Rochat achève sa présentation en indiquant que c'est ce qu'elle a présenté au conseil d'administration de l'aéroport.

Le Président remercie Mme Rochat pour ses explications et ouvre la discussion.

Une députée tient à remercier Mme Rochat pour ce feed-back. Il est important pour la sous-commission d'avoir le regard de Genève Aéroport, sachant que les commissaires ont reçu un rapport des chauffeurs de taxis. Pour ce qui concerne cette députée, la question de l'aéroport s'avère importante et il faut une base légale figurant dans la loi et non plus dans un règlement, de manière à éviter que des recours n'aboutissent pour défaut de base légale.

Elle a noté qu'il était question du parking P33 pour les minibus. Cela signifie que tous les minibus autorisés se verront délivrer une vignette par le service du commerce qui leur permettra d'accéder au P33.

Mme Rochat le confirme.

Cette même députée demande si cette vignette sera payante.

Mme Rochat répond par l'affirmative.

La députée a également pris note de la mise en place d'un guichet électronique pour les minibus, ces derniers devant présenter la liste des

préservations. Elle souhaite savoir si l'aéroport est d'accord avec toutes ces mesures.

Mme Rochat répond par l'affirmative. Les informations données ici le sont d'entente avec l'aéroport.

Cette députée fait part de sa satisfaction sachant que ces mesures vont, pour certaines, au-delà de ce que la sous-commission a discuté.

Un député est très content de disposer de ce bilan. Il note cependant que les minibus ont semble-t-il déjà trouvé un moyen de contourner le système des pré-réservations par le biais de SMS. Par ailleurs, s'agissant du système de péage, il est question de deux personnes à raison de 18 heures par jour. Il se demande à quel niveau ces deux personnes se trouveraient.

Mme Rochat précise qu'il s'agit de deux personnes pour un poste, à raison de 18 heures par jour, sept jours sur sept, samedi et dimanche compris.

Il demande si les mesures prises l'hiver passé seront, dans l'attente des mesures évoquées par Mme Rochat, reconduites pour la saison 2013-2014.

Mme Rochat indique qu'il sera difficile de ne pas reconduire des mesures qui ont marché. L'idée était d'avoir un hiver-test afin de pouvoir le cas échéant corriger le tir. En d'autres termes, ce qui a été fait cet hiver sera reproduit.

Un député demande si la direction de l'aéroport a envie de continuer à gérer les taxis ou si elle serait favorable à déléguer ce contrôle.

Mme Rochat note que cela ne fait pas partie du rôle de l'aéroport de gérer le problème des taxis. Mais la direction de l'aéroport est consciente que cela fait partie de la carte de visite de Genève et elle est entrée en matière cet hiver. Cela dit, Mme Rochat ne peut pas dire que c'est le rôle de l'aéroport. Son rôle, c'est d'accueillir des passagers, de faire en sorte qu'ils soient sécurisés et qu'ils puissent disposer de leurs bagages.

Le Président cite l'exemple de l'aéroport de Munich. Lorsqu'un passager cherche un taxi, qui sont tous de la même couleur, tous bien parkés, il passe devant des bureaux, soit probablement des espaces loués par l'aéroport aux sociétés de taxis, de limousines et minibus. Il y a là une certaine logique. A Genève, il constate que l'aéroport a accepté que des informations concernant les taxis soient délivrées au guichet multimodal du secteur « Arrivée ».

Le Président se demande si l'aéroport de Genève pourrait aussi mettre à disposition ou louer un espace commercial pérenne pour les taxis, les limousines et les minibus.

Mme Rochat constate que l'espace d'accueil de l'aéroport est assez restreint. Elle ne peut en conséquent pas s'avancer sur la logistique de l'aéroport.

Mme Rochat cite pour sa part l'exemple de l'aéroport d'Istanbul, ville de 12 millions d'habitants, où tout est réglé comme du papier à musique. Cela étant, il s'agira de trouver, à l'aéroport de Genève, des solutions. Il faudra toutefois pour cela une certaine homogénéité des compagnies de taxis, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le Président remercie Mme Rochat pour ses explications.

Le Président constate à titre personnel que l'audition a apporté un certain nombre de réponses. La remarque de Mme Rochat concernant l'homogénéité des compagnies de taxis rejoint la proposition du projet de loi de constitution d'une centrale unique, centrale unique qui pourrait être représentée à l'aéroport avec les compétences qui lui seront données par la loi.

Une députée estime que ce devrait être cette autorité-là qui devra intervenir à l'aéroport, mais en collaboration avec l'aéroport.

M. Monney signale que le Conseil d'Etat, à teneur de ce qui est prévu dans le projet de loi – article 3, alinéa 2 – aura pour tâche de fixer les modalités d'exécution de cette délégation. Dans ce contexte-là, l'article 3, alinéa 2 suffit. S'agissant de l'accès à l'aéroport, il est prévu à l'article 26, alinéa 6 du projet de loi amendé que chaque taxi de service restreint ou limousine, auxquels sont assimilés les taxis étrangers et les taxis confédérés, s'acquitteront d'une taxe d'accès au périmètre de l'aéroport international de Genève – la sous-commission doit encore discuter du montant de cette taxe d'accès – et qui servira au financement des infrastructures mises en place sur le site aéroportuaire.

M. Monney ajoute qu'il fera, s'agissant du montant de la taxe d'accès, une proposition chiffrée.

Thématiques :

Taxis de service public – centrale unique

Le Président rappelle que la sous-commission s'est prononcée en faveur d'une catégorie de taxis de service public. L'idée d'une centrale unique a également été évoquée au cours des discussions, mais la sous-commission ne s'est pas encore véritablement prononcée sur le sujet.

Une députée précise que le principe de la centrale unique pour les taxis de service public est acquis pour la sous-commission. Par contre, ce qui doit encore faire l'objet de discussions, ce sont les modalités de la centrale unique.

Un commissaire constate que la plus grosse difficulté consiste à son sens à déterminer ce que la sous-commission entend imposer comme conditions pour devenir un taxi.

Une députée pense que la sous-commission doit se concentrer dans un premier temps sur les taxis de service public, puis elle abordera ensuite l'autre catégorie de taxis, étant précisé que la sous-commission avait souhaité marquer une différence notable entre les deux catégories. Il conviendrait par conséquent de structurer les débats de la sous-commission en fonction de cette distinction.

Formation

Le Président constate que la sous-commission semble unanime sur la question de la formation. Il conviendra de bien expliquer dans le rapport que la volonté de tous les commissaires va dans le sens d'une formation renforcée, étant précisé que cette question ne sera probablement pas traitée dans le cadre d'un projet de loi, mais plutôt au niveau réglementaire.

M. Monney signale qu'il existe aujourd'hui des examens. Le projet de loi du Conseil d'Etat va d'ailleurs dans ce sens (article 11, examens des chauffeurs de taxi ou de limousine).

Le Président estime que la profession de chauffeur de taxi est un vrai métier. Dans ce sens-là, une formation renforcée tendrait à valoriser ce métier.

Couleur unique

Une députée considère, au vu de ce qu'il est advenu de la couleur jaune, que la couleur unique constitue une hérésie. Même le professeur Bellanger ne croyait pas tellement à la couleur unique. En revanche, la sous-commission pourrait proposer de promouvoir un logo particulier pour les taxis de service public, par exemple un logo portant les armoiries de l'Etat de Genève, ce qui irait dans le sens d'une meilleure visibilité des taxis de service public.

M. Monney précise qu'il s'agit du but recherché par le projet du Conseil d'Etat : « Tout taxi A est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, ... »

M. Monney ajoute qu'il est cependant difficile de prévoir dans la loi l'enseigne elle-même qui devra figurer sur les taxis de service public. Cela étant, il peut s'avérer opportun d'apposer l'écusson officiel de l'Etat de Genève sur les enseignes des taxis de service public, afin de bien distinguer ces derniers des autres taxis.

M. Monney note à ce propos que l'article 14, alinéa 3 du projet de loi du Conseil d'Etat dispose que « Tout taxi B comporte un signe distinctif comportant la désignation « taxi », agréé par le Conseil d'Etat, mais est dépourvu de toute inscription sur les côtés du véhicule et de toute enseigne lumineuse. ». Le but est que le public puisse immédiatement distinguer les taxis officiels des autres taxis.

Un commissaire constate que la couleur ne constitue pas l'unique signe distinctif. Il y a par exemple aussi la bonbonne. A ce propos, le professeur Bellanger a précisé qu'avec une base légale claire, on pouvait exclure de voir des bonbonnes sur le toit de la deuxième catégorie de taxis.

Le Président se demande si la question de la couleur unique est liée au véhicule en tant que tel, ou si elle n'est pas liée à la problématique de l'accès au véhicule (accès enfants, accès handicapés). Car pour offrir un accès enfants et un accès handicapés, il faut un véhicule particulier. Dans ce contexte-là, les « black cabs » de Londres résolvent tous les problèmes, à savoir couleur unique, accès aux handicapés, adaptation au transport des enfants. Ainsi, la sous-commission devrait peut-être réfléchir à une incitation en faveur de tels véhicules, véhicules qui pourraient par exemple appartenir à une centrale unique.

Il signale à l'attention du département que la sous-commission souhaite inscrire dans la loi générale sur le transport professionnel de personnes un chapitre sur les taxis de service public afin de faire référence à la loi sur les taxis. Le but étant de donner un signe fort en faveur des taxis de service public.

M. Monney indique, dans le même ordre d'idée, que le département propose d'amender l'article 1 LTPP (PL 10697) afin de faire référence à la complémentarité entre les taxis de service public et les transports publics genevois.

Un commissaire précise que c'est un élément sur lequel le professeur Bellanger est revenu à plusieurs reprises. Une telle inscription dans la loi générale marquerait la volonté de l'Etat de Genève de développer un service de taxis de service public de qualité.

Incitation en faveur de véhicules économiques

Le Président constate que cet aspect ne suscite aucun débat et n'est pas constaté.

Dispositions transitoires

Le Président rappelle que des dispositions transitoires s'avéreront nécessaires, notamment concernant l'articulation entre la nouvelle et l'ancienne loi.

Aéroport

Un commissaire indique que la problématique de l'aéroport s'examine différemment selon que le stationnement des taxis devant l'aéroport s'effectue sur le domaine public ou sur le domaine privé de l'aéroport.

M. Monney note que l'aéroport est un établissement public appartenant à l'Etat. Le domaine privé de l'aéroport appartient par conséquent à l'Etat.

M. Monney estime qu'il serait envisageable de conférer dans un cadre légal la compétence à la centrale unique d'organiser le service de taxis sur place.

Un commissaire note que la commission peut fort bien élaborer une base légale et se mettre par ailleurs d'accord sur les éléments qui devraient à son sens figurer au niveau réglementaire.

Le Président rappelle l'existence d'accords européens en matière de desserte des aéroports. Il ne sera par conséquent pas possible de tout faire. Cela étant, il sera possible de résoudre certains problèmes de manière pragmatique, comme par exemple l'installation de bornes mobiles laissant uniquement passer les taxis de service public.

Un député estime qu'il ne sera pas possible d'exclure les taxis étrangers et de traiter les taxis non officiels de façon différente. Cela dit, une solution d'accès pourrait peut-être être envisagée par le biais de bornes rétractables.

M. Monney insiste sur la notion de base légale suffisante. C'est le problème de la loi actuelle, qui est régulièrement attaquée. D'où le travail de refonte législative.

M. Monney évoque ensuite la question des taxis étrangers. Le projet de loi du Conseil d'Etat prévoit de les assimiler aux taxis de service privé (article 10, véhicules étrangers et d'autres cantons). Il n'est pas possible de nier le droit de ces taxis-là à venir à Genève du fait des accords internationaux et de la loi sur le marché intérieur. Le but est de faire en sorte que les taxis étrangers et d'autres cantons soient considérés comme des taxis de deuxième catégorie et n'aient pas plus de droits que ces taxis-là.

M. Monney explique que ces taxis peuvent exercer cette activité tant qu'ils ne déploient pas une activité régulière, soit en dessous de 90 jours par année.

Une députée demande si des contrôles sont exercés par rapport à ces 90 jours.

M. Monney indique que ce contrôle est difficile à réaliser. Mais l'on pourra, par un système de barrières et de vignettes à puce, contrôler le nombre de jours durant lesquels ces personnes exerceront le métier de taxi à Genève.

M. Monney note que l'intention du département est de remettre sur pied une véritable brigade des taxis.

M. Monney ajoute, s'agissant du contrôle des taxis privés qui empruntent par exemple les voies de bus (infraction courante), que le département a imaginé la possibilité de mettre à disposition de chaque taxi de service public un petit

appareil photo. Cela pourrait faire partie de l'équipement-type de chaque taxi de service public, qui permettra aux chauffeurs équipés de prendre en photo les éventuels contrevenants qui se trouveraient sur une voie interdite aux taxis de service privé. Cette photo pourrait être transmise automatiquement à la centrale unique, qui se chargerait elle-même de dénoncer les cas au département. Cela permettrait de répondre au risque que la brigade des taxis ne voit pas le jour dans l'immédiat.

Une députée demande si un chauffeur de taxi étranger pourrait passer les examens et devenir chauffeur de taxi de service public à Genève.

M. Monney répond par la négative. Il pourra par contre devenir chauffeur de taxi de service privé.

Le Président se demande s'il y aurait possibilité de négocier, s'agissant de l'aéroport, un droit de superficie pour la centrale unique afin de pouvoir travailler sur le site aéroportuaire.

M. Monney indique que les problèmes rencontrés à Cointrin sont peut-être aussi dus au fait que l'aéroport n'a pas cette responsabilité-là actuellement. Les taxis doivent s'organiser et font plus ou moins ce qu'ils veulent. Et le service du commerce n'a pas les moyens de mettre quelqu'un en permanence sur place pour organiser tout cela.

M. Monney constate que la question posée porte sur la manière de gérer l'espace de l'aéroport. Le professeur Bellanger a noté quelques difficultés potentielles à ce propos. Pour sa part, M. Monney doit examiner plus précisément la question. Il note que l'Etat règlemente tous les jours une série de situations en termes d'espaces privés accessibles au public. Des arrêtés de circulation sont pris qui touchent des espaces privés sur lesquelles se trouvent des places de parc accessibles au public. M. Monney estime par conséquent que cela ne devrait pas poser tant de problèmes que cela, ce d'autant que l'espace privé dont il est question est l'espace de l'aéroport. Il verrait mal ce dernier refuser d'organiser de manière efficiente le service de taxis.

Brigade des taxis

Le Président rappelle que la sous-commission vient d'en discuter et il y reviendra ultérieurement. Il signale qu'un commissaire avait mentionné l'idée de faire appel à la police des transports si cela s'avérait possible. Dans le cas contraire, il conviendra de chercher d'autres solutions.

M. Monney mentionne à ce propos les agents de police municipale. Mais cette question devrait à tout le moins faire l'objet de discussions avec les communes.

Géolocalisation

Le Président constate que cette question n'a pas suscité de débat particulier, ce point semblant acquis pour les uns et les autres.

Stations de taxis

Le Président signale que seuls les taxis de service public ont le droit de s'arrêter aux emplacements des stations de taxis.

Les thématiques abordées ci-dessus seront reprises dans le cadre de la lecture du projet de loi.

Lecture article par article du projet de loi

Les articles présentés ci-dessous sont ceux sur lesquelles la commission a travaillé et en rien une version finale telle qu'adoptée par la commission des transports.

Ce qui sera évoqué ici concernera plus le fond que la forme définitive que pourra prendre ce projet de loi.

Projet de loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP)

Ce titre est adopté à l'unanimité.

Titre I Dispositions générales

Art.1 But

¹ La loi a pour objet d'assurer des services de transport professionnel de personnes efficaces, répondant à la demande de clients tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois ; ces services doivent être conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

Un commissaire s'interroge sur la notion de « loyauté dans les transactions commerciales ».

M. Bongard indique que le client demande une prestation au taxi. La loyauté dans les transactions commerciales veut que l'on applique le bon tarif à la bonne course. Il s'agit en d'autres termes de la probité dans le lien commercial.

² Afin d'atteindre le but visé à l'alinéa 1, la loi prévoit en particulier les conditions nécessaires à la réalisation d'un véritable service public de taxis, complémentaire à celui offert par les transports publics. Ce service public est assuré par le travail conjoint des taxis de service public et de la centrale unique d'ordres de courses desdits taxis.

Un commissaire constate que l'on met sur le même plan transports publics et taxis de service public.

M. Monney signale qu'il propose, en parallèle à cette disposition, de modifier la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50).

Ce même commissaire rappelle que le professeur Bellanger estimait important que le législateur affiche clairement une volonté forte en faveur de taxis de service public. Il se demande s'il ne conviendrait pas de répéter cet alinéa 2 en préambule de la loi sur le réseau des transports publics.

La commission dans son ensemble insiste pour que la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) donne l'impulsion à la loi sur les taxis. Ainsi le législateur indiquera qu'il y a une véritable volonté politique sur la nécessité de délivrer un message fort dans la loi sur le réseau des transports publics.

Le Président revient sur l'alinéa 2 de l'article 1 et constate qu'il ne pose pas de problème sur le principe.

³ Les activités décrites aux alinéas précédents doivent être conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

Une discussion s'engage sur la notion de « moralité publique » contenue à l'alinéa 3.

M. Monney explique qu'il s'agit d'une reprise de l'ancienne loi. Cette notion couvre énormément de choses. Le but est de donner une tendance de comportement au chauffeur de taxi à l'égard des usagers. Quant à la « loyauté dans les transactions commerciales », elle pourrait par exemple se concrétiser par la prise du chemin le plus direct pour un trajet en taxi.

L'alinéa 3 de l'article 1 ne pose donc pas de problème majeur.

M. Monney propose, à ce stade de la discussion, de passer à la modification de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP ; H 1 50) dans la mesure où elle est liée à l'article 1 de la LSTP (H 1 30).

Art. 1, al. 4 (nouveau)

⁴ La loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes, du [...] à déterminer], prévoit les conditions nécessaires à la réalisation d'un véritable service public de taxis, complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan directeur du réseau intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.

Une discussion s'engage sur l'adjectif « véritable ». La sous-commission adoptera le texte suivant : « ...d'un service de taxis efficace... ». Elle a donc préféré l'adjectif « efficace » à celui de « véritable ».

Art. 2 Champ d'application

La présente loi et ses dispositions d'application régissent :

- a) *Le transport professionnel de personnes au sens du droit fédéral, assuré en dehors de tout horaire régulier et/ou trafic de ligne sur le territoire du canton de Genève par les services de taxis et limousines.*
- b) *La centrale unique d'ordres de courses des taxis de service public.*

La commission indique que son souhait est de supprimer la notion de « limousines » à la lettre a) et d'intégrer les notions de « taxis de service public et autres transports professionnels de personnes ».

Sur le fond, cette disposition ne pose pas de problème. Seules quelques modifications de forme seront apportées.

Art. 3 Autorité compétente

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

Cet alinéa n'apporte aucun commentaire.

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

Une députée rappelle avoir émis l'idée que la centrale unique puisse s'occuper de la zone aéroportuaire. Ce serait une entité neutre avec une bonne visibilité du terrain.

M. Bongard mentionne à ce propos l'article 5, alinéa 2 de la loi actuelle et précise que la centrale unique a pour tâches la police interne et la dénonciation des infractions à l'autorité compétente. Il note que la députée souhaite qu'elle ait en plus la compétence de gérer l'accès à l'aéroport.

Le Président imagine que la loi pourrait préciser que le Conseil d'Etat délègue des compétences à la centrale unique (sans les définir dans la loi). Cela irait dans le sens du guichet unique.

M. Bongard explique qu'il n'y a actuellement pas de guichet transporteurs professionnels à l'aéroport avec du personnel qui informe et contrôle, car la loi ne permet pas de déléguer cette activité à quelqu'un d'autre que le SCOM et qu'une association commune de taxis, qui n'existe pas. Quant au SCOM, il n'a pas les moyens d'assurer cette mission de par la loi. Et il n'est même pas possible de confier cette activité de contrôle à Securitas. Il faudrait donc prévoir le plus de possibilités possibles dans le projet de loi. Quant à savoir si cela doit être la centrale unique, M. Bongard, à chaud, n'en rejette pas l'idée, mais il convient de faire attention à ce que les décisions d'organisation demeurent claires. Il faut veiller à ce que les gens ne soient pas à la fois juges et parties.

Un commissaire estime que le texte pourrait préciser : « ... déléguer à l'Aéroport international de Genève ou à la centrale unique... ». Il regretterait toutefois que l'aéroport ne soit pas partie prenante.

Une discussion a lieu sur le fait de donner la compétence à la centrale unique.

Une députée estime qu'il s'agit à son avis d'une disposition importante du projet de loi. Ne pas préciser les choses ici pourrait être source de difficulté. Dans ce contexte, la centrale unique aura une vision d'ensemble de la situation et sera un interlocuteur unique.

Un commissaire estime que ce devrait être la centrale unique, en collaboration avec l'aéroport.

Un autre commissaire aurait pour sa part tendance à formuler une proposition quelque peu provocatrice, à savoir que le Conseil d'Etat puisse « imposer » à l'aéroport la compétence de la régulation de l'accès des taxis.

M. Monney note que cela ne changerait rien en termes d'effets, en ce sens que le Conseil d'Etat fixe les modalités de la délégation. En déléguant, il ne laissera pas le choix à l'entité concernée.

M. Bongard constate qu'il faut un organisme qui contrôle les transporteurs, à savoir les taxis et les minibus. Il faudra aussi s'assurer que le directoire de la centrale unique soit impartial et totalement indépendant de la profession des taxis, car il sera amené à prendre des décisions relatives aux taxis, décisions qui ne seront peut-être pas toujours favorables à la population en question.

M. Bongard ajoute que le guichet avait à l'époque pour but de contrôler les transporteurs étrangers, mais pas les taxis locaux.

M. Bongard précise que les taxis bleus ne doivent effectivement que décharger des clients à l'aéroport. Ce n'est toutefois pas pour autant qu'ils n'en chargent jamais. Il convient par conséquent de procéder à des contrôles en plusieurs endroits et relativement à plusieurs catégories de véhicules.

M. Monney précise que les taxis bleus peuvent charger des clients à condition d'avoir une commande préalable.

Un commissaire a l'impression que le Conseil d'Etat ne pourra pas tout déléguer. Il propose en conséquence une modification du libellé de l'article 3, alinéa 2 :

« ... peut déléguer tout ou partie de la régulation ... »

M. Monney indique qu'une autorité, du moment qu'elle peut déléguer quelque chose, peut tout déléguer, selon le principe « qui veut le plus peut le moins ».

M. Monney note que l'on peut ne pas désigner l'entité à laquelle le législateur pense. Mais il convient alors de souligner dans le rapport que l'autorité la plus à même de procéder à cette régulation serait la centrale unique.

M. Bongard signale qu'il a été mis en place une collaboration avec la PSI afin que le SCOM puisse procéder à des contrôles. Une collaboration a également été mise sur pied avec la France. Si un véhicule non autorisé est contrôlé à l'aéroport, le client souhaitant se rendre en France sera acheminé par un autre transporteur jusqu'à la frontière et les autorités françaises seront informées. Il ne s'avère par contre pas possible d'encaisser une amende directement auprès du transporteur, ni d'immobiliser son véhicule.

Un député demande si le terme « entité » pourrait être utilisé. L'aéroport est en effet une entité et la centrale unique en serait aussi une.

M. Monney suggère le libellé suivant :

« ... délègue à la centrale unique ou à tout autre entité de son choix... »

Un autre député se demande s'il pourrait à l'avenir y avoir une autre entité qui « mériterait » une telle délégation. Il pense par exemple à la gare.

Le Président constate que la proposition de M. Monney répondrait à toutes les demandes de la sous-commission. Cela lui semble constituer le meilleur compromis.

M. Monney reformule sa proposition :

« Le Conseil d'Etat peut déléguer à la centrale unique ou à toute autre entité... »

Un commissaire demande pourquoi il est uniquement question de l'aéroport. Il mentionne également la gare et la gare routière.

Le département fait une nouvelle proposition qui s'articule en deux alinéas.

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

³ Le Conseil d'Etat peut appliquer à d'autres périmètres la délégation de compétence prévue à l'alinéa 2.

Un commissaire se dit assez favorable à ces propositions dès lors qu'il y a une délégation à la centrale unique, et plus à l'aéroport, et que cette délégation de compétences ne se limite pas au périmètre de l'aéroport

Le Président met aux voix l'article 3, alinéa 2 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 3, alinéa 3 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Art. 4 Définitions

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

- a) « taxis » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs bagages contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel;
- b) « taxis de service public » : les taxis répondant à des obligations de service public, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité;
- c) « taxis privés » : les voitures automobiles légères offrant un service de taxi au sens de la lettre a), mais n'ayant pas les caractéristiques des taxis de service public prévues par la présente loi;
- d) « limousines » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de toutes personnes et mises par réservation préalable à leur disposition pendant une période de temps, contre rémunération selon les conditions fixées à l'avance entre les parties;
- e) « chauffeur employé » : tout chauffeur lié par un contrat de travail en sa qualité d'employé;
- f) « chauffeurs indépendants » : tout chauffeur qui n'est ni employé, ni exploitant d'entreprise et qui, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, l'utilise seul;
- g) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, met un ou plusieurs véhicules à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.
- ² Le Conseil d'Etat peut assimiler aux limousines d'autres types de véhicules utilisés à des fins de transport professionnel de personnes.

Un commissaire s'enquiert de la notion de « voitures automobiles légères ».

M. Monney indique que cette notion se rapporte au nombre de places du véhicule.

Un député demande si l'on peut assimiler à un taxi un scooter-taxi transportant des passagers.

M. Monney se réfère à ce sujet à l'article 4, alinéa 2 : « d'autres types de véhicules utilisés à des fins de transport professionnel de personnes ».

Le Président note que ces scooters-taxis n'auraient donc en théorie pas le droit d'emprunter les voies de bus.

Une députée demande si le projet de loi contiendra la notion de course minimale.

M. Monney répond par l'affirmative en précisant que cette notion figure plus loin dans le texte. Il y aura la possibilité d'avoir un forfait minimal au départ de l'aéroport.

Un député demande si les vélos-taxis sont ingérés dans ce projet de loi.

M. Monney indique qu'ils le sont à l'évidence dès le moment où ils sont pourvus d'un compteur kilométrique, à l'instar des limousines. Cela étant, si la notion de « taxis » est quelque part protégée, les vélos-taxis ne devraient pas pouvoir s'appeler « taxis ». En fait, le problème ne se situe pas à ce niveau, mais au niveau des limousines.

Ce même député demande s'il serait possible d'introduire une exception pour les vélos-taxis.

M. Monney n'est pas certains qu'ils partagent fondamentalement le même marché que les taxis. Par contre, les scooters-taxis pourraient typiquement partager le même type de clientèle.

M. Monney ajoute que le département n'a pas forcément intégré cette possibilité à ses réflexions. Ce type de véhicule relève plus de la promenade que d'un déplacement rapide d'un point à un autre.

Un commissaire a une objection majeure à ce sujet. Le contexte général du projet de loi est un système de transport collectif de personnes. Or, les vélos-taxis s'avèrent très lents au niveau des déplacements. Il souhaite par conséquent que la sous-commission se prononce maintenant sur la non-intégration de ces vélos-taxis dans le projet de loi.

Un député note que les vélos-taxis ont le droit d'utiliser et de remonter les pistes cyclables. Ils effectuent généralement des courses très courtes au centre-ville. Cela étant, la proposition de son collègue lui semble opportune, quitte à légiférer par la suite sur le sujet dans un autre projet de loi.

M. Monney précise qu'il suffit, pour exclure les vélos-taxis du projet de loi, de modifier l'article 4, alinéa 2, en y ajoutant le terme « motorisé » :

« ...véhicules motorisés utilisés... »

Un député revient sur l'article 4, alinéa 1, lettre a et s'interroge sur le terme « indifféremment », qui lui semble faux du point de vue du français dans cette phrase. Ce terme met le lecteur en attente d'une deuxième partie, qui ne vient pas. Pour sa part, il proposerait le libellé suivant :

« ...se mettant à la disposition de tout public pour... »

Un autre député s'interroge sur la notion de « transport particulier de personnes » et se demande s'il n'est pas contradictoire d'introduire cette notion, étant entendu que les usagers peuvent aussi prendre un taxi en groupe.

M. Monney remarque que l'adjectif « particulier » pourrait être supprimé. En fait, c'est le service qui est particulier, l'idée étant que les usagers puissent aller à la destination qu'ils souhaitent.

Une députée se demande s'il serait possible d'alléger quelque peu l'article 4, alinéa 1, lettre a. Elle propose le libellé suivant :

« ...du public contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel. »

Le Président rappelle qu'il est seulement question dans cet article 4 de définitions.

Un commissaire se demande si la question des sièges pour enfants doit être incluse dans la loi ou plutôt dans un règlement d'application.

M. Monney estime qu'il convient de réfléchir à cette question dans le cadre des obligations, mentionnées un peu plus loin dans le projet de loi.

M. Bongard mentionne à ce propos l'article 25, alinéa 2 du projet de loi. Il note toutefois que la notion d'« effets personnels » couvrirait peut-être un champ plus large que celle de « bagages ».

M. Monney rappelle que le droit fédéral ne définit pas ce qu'est un taxi, mais il définit par contre une voiture automobile légère.

M. Bongard précise à ce sujet que la loi actuelle mentionne les voitures automobiles légères M1 et les voitures automobiles légères M2. Avec le

projet de loi, ces deux catégories seraient mentionnées sous le chapeau « voitures automobiles légères » au sens du droit fédéral.

Un commissaire constate que le législateur cantonal ne peut pas aller à l'encontre du droit fédéral, mais il peut par contre apporter des précisions supplémentaires. Pour sa part, il estime que le projet de loi doit prévoir une définition qui en soit une. Ce serait une erreur d'avoir une définition spartiate et trop courte.

Une députée trouve le libellé du projet de loi quelque peu redondant. Elle suggère de raccourcir le texte en mentionnant les « effets personnels ».

M. Bongard indique que le règlement hésite entre bagages et objets. D'où la suggestion de mentionner les « effets personnels ». Ainsi la proposition suivante est soumise à la commission :

a) « taxis » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public et de leurs effets personnels contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel.

Le Président met aux voix l'amendement ainsi proposé. Il constate que l'amendement est accepté par la majorité.

Lettre b

b) « taxis de service public » : les taxis répondant à des obligations de service public, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité.

Le Président met aux voix la lettre b qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre c

c) « taxis privés » : les voitures automobiles légères offrant un service de taxi au sens de la lettre a), mais n'ayant pas les caractéristiques des taxis de service public prévues par la présente loi.

Le Président rappelle qu'il était proposé précédemment « taxis officieux », alors qu'il est aujourd'hui question de « taxis privés ».

M. Monney indique que la loi actuelle se réfère aux taxis de service privé. Il est proposé de parler à présent de « taxis de service public » et, par opposition, de « taxis privés ».

Une députée se demande comment les usagers comprendront la notion de « taxis privés ».

M. Monney précise que les taxis de service public seront, sur le terrain, bien visibles. Les autres taxis ne bénéficieront pas de la même visibilité sur le terrain. L'important est ce que le public verra sur le terrain.

M. Bongard avait peut-être évoqué l'idée d'une formulation qui permette à la clientèle de distinguer les taxis offrant toutes les prestations des taxis n'offrant qu'une partie des prestations. Il n'a pas de formule à proposer, l'idée étant d'avoir, à côté des taxis de service public, des taxis à prestations restreintes.

Un commissaire indique trouver intéressante l'idée de « taxis à service restreint ».

Il estime qu'appeler les taxis de la deuxième catégorie « taxis privés » donne l'impression que les autres taxis ne le sont pas, alors que les taxis de service public sont aussi, quelque part, des taxis privés.

Une députée suggère de conserver l'appellation « taxis privés » en attendant une autre proposition.

Le Président propose de poursuivre la lecture du projet de loi en conservant pour le moment la notion de « taxis privés ».

Le Président met aux voix la lettre c, avec la réserve de la notion de « taxis privés » :

Le Président met aux voix la lettre c qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre d

d) « limousines » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de toutes personnes et mises par réservation préalable à leur disposition pendant une période de temps, contre rémunération selon les conditions fixées à l'avance entre les parties.

Une députée demande si les minibus jusqu'à 3,5 tonnes sont compris dans cette définition.

M. Bongard précise qu'ils sont compris dans les « voitures automobiles légères ». C'est la même catégorie au sens de la LCR.

Le Président met aux voix la lettre d telle que rédigée dans le projet de loi (version 4) :

Le Président met aux voix la lettre d qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre e

e) « chauffeur employé » : tout chauffeur lié par un contrat de travail en sa qualité d'employé.

Le Président met aux voix la lettre e qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre f

f) « chauffeurs indépendants » : tout chauffeur qui n'est ni employé, ni exploitant d'entreprise et qui, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, l'utilise seul »

Un commissaire s'interroge sur la notion de « preneur de leasing ».

M. Monney observe que sur le terrain, l'avantage du métier de chauffeur de taxi est de pouvoir l'exercer de manière indépendante. Certains l'exercent seul, d'autres avec un autre chauffeur de taxi avec un contrat de bail à ferme. Avec la loi actuelle, il faut deux véhicules pour être exploitant d'entreprise. Avec la nouvelle loi, ce ne sera plus le cas.

Un député constate qu'un leasing est une manière d'acquérir un véhicule. Il se demande dès lors pourquoi il est ici question de leasing.

M. Monney indique qu'il s'agit d'une question de détail qu'il est préférable de laisser dans le texte, car formellement, au regard du droit civil, ces personnes ne sont pas propriétaires du véhicule. C'est bien l'établissement de leasing qui en est le propriétaire.

Ce même député demande si, avec le libellé proposé, une société de leasing pourrait mettre en place une société exploitant des taxis.

M. Monney précise que le chauffeur devient propriétaire du véhicule au terme du leasing.

M. Bongard entrevoit un problème à résoudre, celui du chauffeur qui bénéficierait d'un véhicule mis gratuitement à sa disposition.

Le Président met aux voix la lettre f qui est adoptée à l'unanimité.

M. Monney signale qu'il convient d'enlever les « s » à « chauffeurs indépendants ».

Lettre g

g) « exploitant d'entreprise »: toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, met un ou plusieurs véhicules à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.

Le Président met aux voix la lettre g qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 2

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

M. Monney signale que cet alinéa est repris dans l'exposé des motifs. L'idée est que la dénomination taxi soit quelque part protégée.

Il est rappelé qu'il avait été question d'ajouter l'adjectif « motorisés » après « véhicules ».

M. Monney confirme qu'il avait effectivement été question de la notion de motorisation. Cela étant, le projet du Conseil d'Etat n'a pas l'intention d'assimiler à des limousines les vélos-taxis mus par un moteur.

M. Bongard explique que l'idée de base de l'alinéa 2 est de permettre au Conseil d'Etat de s'adapter à l'évolution des rues. Et pour ne pas concurrencer le type de véhicule, on parle de « voitures automobiles légères ».

M. Monney note que l'ajout du terme « motorisés » présente l'avantage d'éclairer la situation. Cela dit, l'alinéa 2 tel que rédigé permettra au Conseil d'Etat d'assimiler des scooters à des limousines.

M. Bongard ajoute que le Conseil d'Etat s'est déjà prononcé dans une décision visant à promouvoir le transport en ville par des vélos-taxis. L'adaptation sera faite dans le règlement.

Le Président met aux voix l'alinéa 2 (sans l'adjectif « motorisés ») qui est adopté à la majorité.

Le Président passe à l'article 4 ainsi amendé.

Le Président suggère, à propos de la lettre a de l'alinéa 1, d'en revenir à une définition plus complète :

a) « taxis » : les voitures automobiles légères au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel.

Le Président met cette proposition aux voix ; elle adoptée à la majorité.

M. Monney revient par ailleurs sur la proposition d'un député de parler de taxis de service restreint. Cette proposition, peut-être un peu dévalorisante, a le mérite de coller à la réalité du terrain.

Un commissaire serait d'avis de soutenir la notion de « taxis de service restreint ».

M. Monney précise que le service est d'amener le client le plus rapidement possible d'un point à un autre. Pour ce faire, le taxi de service public bénéficiera d'un usage accru du domaine public.

M. Bongard ajoute qu'il s'agit d'un service à la population qui implique, pour les taxis de service public, plus d'obligations que pour les taxis privés.

Un commissaire constate que le terme « restreint » signifie « limité », « réduit », ce qui se situe bien dans la cible visée par la sous-commission.

Le Président met aux voix la notion de « taxis de service restreint » qui est adoptée à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 4 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

M. Monney souhaite revenir sur l'article 4 et propose de compléter l'alinéa 1, lettres a), c) et d). En effet, à vouloir trop simplifier la loi actuelle, le législateur risque de s'éloigner du droit fédéral. Il lui faut par conséquent plus coller aux termes utilisés par le droit fédéral. Dans le cas d'espèce, il convient de ne pas parler de « voiture automobile légère », mais de « voitures de tourisme » et de « minibus » au sens du droit fédéral. De cette manière, le législateur sera sûr de couvrir tous les cas de figure.

Article 4 Définitions

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

a) « taxis » : les « voitures de tourisme » et « minibus » au sens du droit fédéral [...] »

[...]

c) « taxis de service restreint » : les « voitures de tourisme » et « minibus » au sens du droit fédéral offrant [...] »

d) « limousines » : les « voitures de tourisme » et « minibus » au sens du droit fédéral, servant [...] »

Le Président met aux voix ces propositions d'amendements à l'article 4, alinéa 1, lettres a), c) et d) ; ces amendements sont adoptés à l'unanimité.

**Titre II
public****Centrale unique d'ordres de courses des taxis de service**

Le Président met aux voix le titre II qui est adopté à l'unanimité.

Article 5 Principes et objectifs

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

Un député constate que l'alinéa en question signifie qu'un client pourrait réserver un taxi sans passer par la centrale.

M. Monney répond par l'affirmative.

Le Président met aux voix l'alinéa 1 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

Lettre a

a) mettre à la disposition du public un seul numéro d'appel pour tous les taxis de service public, que la centrale accepte obligatoirement en tant qu'abonnés ;

Le Président met aux voix la lettre a qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre b

b) assurer la disponibilité de taxis de service public sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande de clients tous les jours de l'année et à toute heure ;

Une députée se demande si la notion « 7j/7, 24h/24 » ne serait pas un peu plus parlante. Elle ne formule toutefois pas d'amendement.

Le Président met aux voix la lettre b qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre c

c) garantir la fiabilité et la qualité du service des taxis de service public ;

Un député imagine que c'est la centrale qui devra garantir la formation des chauffeurs.

M. Bongard indique que l'on pourrait s'attendre, avec la lettre c, que la centrale garantisse une formation continue.

M. Monney précise que la lettre c a pour but de responsabiliser la centrale unique en termes de qualité et de fiabilité.

Le Président met aux voix la lettre c qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre d

d) communiquer au département tout fait susceptible de constituer une infraction à la présente loi et/ou à son règlement d'exécution ;

Le Président met aux voix l'article 5, alinéa 2, lettre d qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre e

e) faire en sorte que le système de transmission des commandes de courses des taxis de service public soit d'un coût le plus modéré possible ;

M. Monney rappelle que l'on se situe ici dans le cadre d'une concession et pas d'un marché public. L'Etat va octroyer à une société un monopole pour les taxis de service public. Ce sera le même cas de figure que pour la Société générale d'affichage.

M. Monney ajoute que la société en question fera de l'argent. S'agissant de la lettre e, le département estime préférable d'ancrer l'objectif de coût modéré

dans la loi. Il aura ainsi plus de facilité au niveau de l'appel d'offres pour l'octroi de la concession.

Un commissaire se demande si cette centrale unique peut conduire à une distorsion de concurrence.

M. Monney indique qu'il s'agit d'un avantage [la concession] qui est en quelque sorte octroyé. C'est clairement une distorsion de concurrence, puisque c'est un monopole qui est donné.

Ce même commissaire demande si la société qui sera choisie pour la gestion de la centrale unique pourra elle-même exploiter des taxis.

M. Monney précise que le but est de séparer et de ne pas faire un mélange des genres. Cela étant, dans le projet de loi, il est prévu que toute personne travaillant dans la centrale unique ne pourra pas exercer une fonction dans les taxis :

Art. 6, alinéa 4

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

Le Président imagine que la concession pourra être retirée s'il s'avère qu'il y a trop de collusions et d'ententes.

M. Monney explique que l'analyse qui sera faite par le département sur l'octroi de la concession sera axée sur le résultat.

M. Monney rappelle que la concession sera remise en jeu tous les cinq ou dix ans, selon le choix du législateur. Aucune concession ne sera octroyée selon le fait du prince. Il y aura un appel d'offres avec des critères pour l'analyse des différentes offres.

Un commissaire note qu'il s'agit là de dispositions nouvelles qui n'existent pas dans la loi actuelle. S'agissant de la notion de « coût modéré », il se demande si l'on vise ce que la centrale facturera aux taxis. Il se demande par ailleurs si le terme « système », toujours à la lettre e), est adéquat. Il se demande enfin si cette lettre e se trouve à la bonne place. Il aurait plutôt opté pour l'article 6. A l'article 5, la lettre e) ne lui paraît pas se trouver sur le même plan que les autres objectifs énumérés.

M. Bongard se réfère à l'exemple des lignes directrices des TPG. L'idée est la même ici. Il faut que l'exploitation de la centrale atteigne un certain nombre d'objectifs, notamment la fiabilité et la qualité, ainsi qu'un coût le plus modéré possible.

Ce commissaire constate qu'il n'est donc pas question ici du coût que l'usager devra payer pour une course. Il s'agit bien du lien entre la centrale unique et les taxis.

Le Président note que la lettre e) n'a rien de contraignant. Il s'agit d'une impulsion, évidente et cohérente. Il ne voit pas là-dedans un élément sur lequel reposerait tout le projet de loi. Cette disposition n'a rien d'exceptionnel et elle s'intègre bien dans le projet.

Un commissaire note qu'il ne s'agit effectivement pas d'une disposition essentielle du projet de loi. Cela étant, le rôle de la sous-commission est justement de procéder à une lecture article par article du projet de loi. Reste à savoir quel est l'objectif de cette disposition. Pour sa part, il serait favorable à un ajout à la lettre c) :

c) « ...*au meilleur coût.* »

Un autre commissaire se demande si la lettre e) n'est finalement pas redondante. Il tendrait à compléter plutôt la lettre c) et à renoncer à cette lettre e) :

c) « ...*à un moindre coût.* »

M. Monney précise qu'il ne sera pas possible de demander à la centrale unique d'être responsable du coût des taxis. On peut par contre lui demander de veiller aux coûts d'exploitation par le biais de l'appel d'offre.

M. Monney signale par ailleurs que la crainte des taxis par rapport à la centrale unique est qu'un groupe étranger s'empare de la centrale unique pour faire de l'argent. De son côté, M. Jenni affirme tout faire pour que l'abonnement à Taxiphone soit le plus bas possible. C'est ce sens-là que l'on retrouve à la lettre e. C'est l'une des raisons pour lesquelles cette disposition a été introduite dans le projet de loi.

M. Monney estime que la lettre a) pourrait éventuellement être complétée :

- a) « ...en tant qu'abonnés au meilleur coût possible. »

M. Bongard note que l'on pourrait aussi préciser que « les coûts de fonctionnement sont les plus modérés possibles avec une incidence sur le coût des trajets.

Un député fait la proposition suivante pour la lettre e.

- e) « faire ne sorte de minimiser les coûts de la centrale pour que le prix de l'abonnement soit le plus modique possible »

Le Président met aux voix l'article 5, alinéa 2, lettre e, ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Lettre f

f) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50).

M. Monney indique qu'il est répondu ici à la discussion sur l'article 1, alinéa 4, et à l'article 39. Si l'on souhaite insister sur l'aspect service public, il faut lui donner une véritable dimension de service public et l'intégrer dans le cadre du plan directeur du réseau des transports publics.

M. Bongard cite à ce propos l'exemple des lignes Proxibus, qui ont été abandonnées. Un service de ce genre pourrait être envisagé à l'avenir avec les taxis en complément des TPG.

M. Bongard estime que les taxis pourraient trouver de nouvelles perspectives et de nouveaux partenariats. Il convient cependant d'éviter de d'ériger trop de barrières.

Le Président met aux voix l'article 5, alinéa 2, lettre f, qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 3

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

Un commissaire imagine que ce libellé signifie que l'exécution se fera par voie règlementaire.

M. Monney signale que la compétence est attribuée au département et pas au Conseil d'Etat.

M. Monney précise qu'il est ici question de la surveillance continue de la centrale. Il ajoute que le département n'a pas d'objection s'agissant de la commission de suivi. Celle-ci interviendra plutôt au niveau du bilan annuel. Il apparaît préférable que ce soit le département qui assure le contrôle continu de la centrale unique. La commission de suivi ne se concentrera pour sa part pas uniquement sur la centrale unique, mais aussi sur les taxis de service public.

Concernant la surveillance mentionnée, le Président imagine que celle-ci pourrait être présentée par le Conseil d'Etat par le biais du dépôt d'un rapport divers au Grand Conseil.

M. Bongard demande si la mission de cette commission de suivi sera le suivi de l'application de la loi ou le suivi de la centrale unique.

Le Président souhaite une commission de suivi de l'application de la loi.

M. Bongard imagine que le département pourrait être représenté au sein de cette commission de suivi, ce qui n'entrerait pas en contradiction avec l'alinéa 3.

Le Président met aux voix l'article 5, alinéa 3 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 5 ainsi amendé dans son ensemble qui est adopté à l'unanimité.

M. Monney explique que les chauffeurs de taxis ont parfois aussi besoin de se plaindre. La sous-commission avait discuté de l'idée de les assermenter ou non, se rendant finalement compte que cela poserait un certain nombre de

difficultés pratiques. Il avait finalement été proposé que la centrale unique soit aussi le réceptacle des doléances des chauffeurs de taxis, de manière à ce que la centrale puisse le cas échéant jouer le rôle de dénonciatrice des infractions éventuellement constatées par les chauffeurs eux-mêmes. L'article 5, alinéa 2, lettre d) prévoit déjà que « l'exploitation de la centrale vise notamment les objectifs suivants : communiquer au département tout fait susceptible de constituer une infraction à la présente loi et/ou à son règlement d'exécution. »

M. Monney ajoute que le département propose une nouvelle lettre e) :

Alinéa 2

Lettre e

e) recevoir et traiter avec diligence les doléances des chauffeurs de taxis en rapport avec les conditions d'exercice de leur activité de service public ;

Le Président précise que les lettres e) et f) initiales deviennent ainsi les lettres f) et g).

Le Président met aux voix la lettre e) ainsi amendée qui est adoptée à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 5 tel que modifié ; il est adopté à l'unanimité.

Une députée revient sur sa question portant sur une éventuelle constitution de la centrale unique sous forme de coopérative. Elle estime que la forme de la coopérative sera beaucoup mieux acceptée par les chauffeurs de taxis. En effet, et par comparaison, lorsque quelqu'un est propriétaire de son logement, il le traite avec beaucoup plus d'égard que s'il en est locataire.

Le Président signale que l'article 5 du projet de loi ne précise pas si la centrale unique revêt la forme d'une SÀRL, d'une SA ou d'une coopérative. Il lui paraît difficile d'interférer sur le droit privé, la centrale unique étant libre de se constituer sous la forme qu'elle souhaitera. L'idée est certes intéressante, mais la balle sera dans le camp de la centrale unique.

Un député demande si une coopérative entrerait dans la définition de la « personne morale » mentionnée à l'article 6, alinéa 3.

M. Monney explique qu'il serait délicat de prévoir la forme de la centrale unique dans la loi. Cette précision prêterait en effet le flan à des attaques en termes de liberté économique. Il serait extrêmement difficile de justifier le choix de la société coopérative. Si le but est de restreindre l'accès au marché, cette solution ne serait pas opportune et risquerait d'être cassée par la justice. Il serait regrettable de retarder l'entrée en vigueur de la concession pour ce type de raison. Cela étant, si c'est le souhait des taxis de s'organiser sous la forme d'une coopérative dans le cadre de cette centrale unique, ils pourront le faire. Libre à eux par exemple de transformer une société anonyme existante, qui bénéficierait par hypothèse de la concession, en société coopérative. Par contre, exiger cette forme-là dans la loi apparaît délicat et dangereux.

Article 6 Concession

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

Le Président met aux voix l'article 6, alinéa 1 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

Un commissaire trouve le délai de dix ans un peu long, ce d'autant qu'il s'agit d'une nouvelle procédure. Il propose de ramener le délai de la concession à 5 ans.

Il s'interroge par ailleurs sur les termes « à bref délai ».

M. Monney explique que les termes « à bref délai » signifient que l'Etat doit pouvoir intervenir rapidement si un problème important apparaît.

Ce même commissaire s'enquiert des critères qui inciteraient l'Etat à intervenir.

M. Monney indique que ce seraient les objectifs figurant à l'article 5 qui ne seraient pas remplis, par exemple l'insatisfaction des usagers, le refus de prendre en charge certaines catégories d'usagers.

M. Bongard ajoute que le règlement d'application fonctionnera à la manière d'un contrat de prestations.

Un autre député s'interroge également sur la durée de dix ans. Il se demande si cette durée est liée aux investissements que devra consentir le concessionnaire.

M. Monney indique que ce délai est probablement ressorti des discussions du département avec les milieux des taxis.

M. Bongard précise que les investissements du concessionnaire pourraient consister dans un bâtiment, un système de transmission de courses et des collaborateurs administratifs. Il y aura forcément un investissement à consentir. S'agissant de la durée de la concession, elle pourrait être de dix ans, de 5 ans, voire de 5 ans renouvelable, la question devra être étudiée.

Une députée bute également sur la durée de dix ans. Elle se demande si l'on ne pourrait pas dire que l'exploitation est concédée pour une « durée de 5 ans renouvelable ».

M. Monney note que ce libellé signifie que la concession s'arrête au terme d'un délai maximum de 10 ans.

Cette même députée propose dans ce cas une « durée de 5 ans renouvelable ».

M. Bongard signale qu'il conviendra de vérifier les implications du terme « renouvelable ». Il s'agira en particulier de déterminer si un nouvel appel d'offres devra être lancé après le délai de cinq ans.

M. Monney rappelle que la concession constitue la plus forte restriction au marché puisqu'elle aboutit à un monopole.

Un député s'interroge par ailleurs sur le devenir du matériel acquis par le concessionnaire dans l'hypothèse où la concession ne serait pas renouvelée.

Un commissaire évoque par ailleurs la procédure AIMP.

M. Monney explique que ce n'est pas le même cas de figure. S'agissant de l'AIMP, c'est l'Etat qui commande une prestation à un tiers et qui la paye.

Ce même commissaire peut imaginer que l'entreprise qui aura donné satisfaction pour la concession aura de bonnes chances de voir la concession renouvelée.

M. Monney note que si cette entreprise effectue du bon travail et que cela se sait, il n'y aura probablement pas d'autres candidats.

Un député demande si l'Etat ne pourrait pas être propriétaire de la centrale unique.

M. Monney évoque des problèmes de coûts.

M. Monney constate que l'on imposerait par là une contrainte supplémentaire aux sociétés susceptibles de soumissionner, car elles n'auraient pas le choix du matériel et des locaux. Cela sous-entendrait aussi que l'Etat devrait engager des moyens importants.

Un commissaire imagine que la société perdant une concession au terme du délai de cinq ans devrait conserver son matériel et risquerait alors, avec ce matériel « sur les bras », de se retourner vers les taxis « restreints ».

M. Monney estime que le marché des centrales d'appels pour les taxis restreints sera a priori limité. Il serait étonné qu'une société perdant un marché se lance dans une course à la concurrence avec d'autres sociétés de taxis « restreints ».

Ce même commissaire se demande si le numéro de téléphone de la centrale unique pourrait être propriété de l'Etat, ce qui éviterait de devoir le changer au terme d'une concession.

M. Monney prend note de cette remarque et examinera la question.

Un député rappelle que la sous-commission a caressé un temps l'idée d'une centrale relevant des TPG. Il fait par ailleurs remarquer qu'il n'est nulle part précisé dans le projet de loi que la centrale unique devra se situer sur le territoire du canton.

M. Monney signale, à propos des TPG, que ces questions ont été discutées avec les milieux des taxis, mais que le département n'a finalement pas jugé utile d'intégrer les TPG aux discussions.

M. Bongard donne lecture de l'article 6, alinéa 7, qui précise que le Conseil d'Etat peut dans certaines circonstances renoncer à l'octroi d'une concession à condition qu'il décide de confier la gestion de la centrale à une entité de droit public autonome.

Le Président passe au vote et rappelle les amendements proposés. Le premier amendement consiste à parler d'une « durée de 5 ans, renouvelable. ».

M. Monney suggère un autre libellé. C'est en effet la concession qui est renouvelable, pas l'exploitation :

« ²La concession est délivrée pour une durée de 5 ans et est renouvelable. Si... »

Un commissaire suggère un autre libellé :

« ²La concession est délivrée pour une durée de 5 ans, renouvelable. Si... »

Une députée rappelle que reste encore en suspens la question de savoir si un appel d'offres doit être lancé au terme de la durée de 5 ans.

M. Bongard prend note de la question qui est de savoir si, après 5 ans, la même société peut bénéficier à nouveau de la concession sans repasser par un appel d'offres.

M. Monney indique que le département confirme que la procédure d'appel d'offres doit être relancée tous les cinq ans. Il ne peut pas y avoir de renouvellement automatique de la concession, même si le concessionnaire dont la concession arrive à son terme donne pleine et entière satisfaction. Le terme « renouvelable » n'apparaît par conséquent pas forcément nécessaire à l'alinéa 2 et il n'apporte pour le surplus pas grand-chose à la compréhension de l'alinéa.

Une députée imagine que le concessionnaire qui aura donné toute satisfaction répondra certainement au nouvel appel d'offres à l'issue de la période de 5 ans.

M. Monney cite l'exemple de la SGA.

Le Président rappelle l'amendement proposé relatif à l'alinéa 2 et met cette proposition aux voix :

«²L'exploitation est concédée pour une durée de 5 ans. ... »

Le Président met aux voix l'article 6, alinéa 2 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 3

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

Un commissaire estime qu'il s'agit d'une bonne disposition. Il se demande toutefois si une précision ne pourrait pas y être apportée afin d'éviter qu'une personne extérieure ne connaissant pas Genève se retrouve à gérer les taxis genevois. Il propose le complément suivant :

«³La concession est accordée à une personne morale dont le siège principale est à Genève. ... »

Il suggère par ailleurs un autre complément relatif celui-là à la personne physique dirigeant la personne morale à qui la concession aura été accordée :

«³...et ayant son domicile à Genève. »

Le Président imagine que le législateur peut exiger que la personne morale ait son siège à Genève, mais il ne sait pas si le canton peut exiger que la personne physique gérant la personne morale soit domiciliée à Genève.

M. Bongard estime que le domicile de la personne physique ne doit pas se limiter au territoire cantonal. L'important est que la personne en question

dispose des compétences nécessaires dans le domaine concerné. Quant à la personne morale, il est requis qu'elle soit inscrite au registre du commerce genevois.

Un commissaire tendrait à proposer que la personne physique ait l'expérience du domaine des transports publics et privés dans la région/le bassin genevois, les taxis étant à son sens liés aux transports publics.

Une députée ne suit pas ces deux propositions. Elle aurait pour sa part plus tendance aujourd'hui à faire confiance à un expert londonien ou taïwanais, étant entendu qu'il faudrait vraiment être un « imbécile » pour se faire parachuter à Genève sans aucune connaissance du domaine.

« ³La concession est accordée à une personne morale dont le siège principale est à Genève. ... »

M. Bongard indique que certains critères peuvent être posés, comme l'expérience dans le domaine des taxis, les compétences professionnelles et la connaissance complémentaire du tissu genevois. Cela étant, si l'appel d'offres est lancé avec un trop grand nombre d'exigences, il risque de ne rester au final qu'une seule solution qui ne soit peut-être pas la plus optimale. L'objectif est de pouvoir sélectionner le meilleur candidat possible sans fermer trop de portes, le but étant de trouver le bon candidat.

Une députée rappelle le contexte complexe des taxis genevois. S'agissant des amendements, celui demandant le siège à Genève ne lui pose pas de problème. Concernant la personne physique, elle se demande si le Code des obligations répond à certaines craintes des commissaires. Elle s'interroge sur le cas d'un prête-nom.

M. Bongard note que la sous-commission souhaite savoir si la personne physique dirigeant la personne morale devra répondre à des critères contenus dans le Code des obligations.

Le commissaire rappelle ses deux amendements :

« ³La concession est accordée à une personne morale dont le siège principale est à Genève. ... »

« ³...et ayant son domicile à Genève. »

Le Président propose le complément suivant au deuxième amendement de son collègue :

« ³...*et ayant en principe son domicile à Genève / en Suisse* »

Le Président met aux voix l'amendement qui est accepté à l'unanimité.

Le Président rappelle l'amendement proposé par son collègue à la première phrase de l'alinéa 3 :

« La concession est accordée à une personne morale dont le siège principal est à Genève. ... »

M. Monney explique que le département comprend bien l'intérêt de cette précision. Cela étant, il y a un grand risque, avec le libellé proposé, de contrarier le droit supérieur, à savoir la loi (fédérale) sur le marché intérieur (LMI), plus précisément son article 2 :

Art. 2 Liberté d'accès au marché

⁷ La transmission de l'exploitation d'un monopole cantonal ou communal à des entreprises privées doit faire l'objet d'un appel d'offres et ne peut discriminer des personnes ayant leur établissement ou leur siège en Suisse.⁹

M. Monney indique que la LMI concerne le territoire suisse. La sous-commission pourrait prévoir un siège suisse. Il faut cependant être conscient que toute société peut fort bien créer une société de toute pièce à Genève.

Un commissaire indique que c'est justement cela qu'il souhaite éviter. Il entend bien la supériorité du droit fédéral, mais il estime tout de même préférable d'opter pour une présence locale.

M. Monney remarque que le département ne peut certes pas empêcher le législateur d'adopter les dispositions qu'il souhaite adopter. Mais un problème concret risque de se poser au moment de l'application de la loi. Un recours risque à coup sûr d'être déposé par une entreprise, laquelle gagnera à coup sûr en justice.

Le Président constate que le souhait de la sous-commission est ainsi limité, sur ce point-là, par le droit fédéral.

La première phrase de l'alinéa 3 est maintenue à l'unanimité de la commission.

Un commissaire précise sa pensée concernant la suite de l'alinéa 3 :

« ... Cette personne morale... du domaine des taxis qui connaisse les spécificités du Grand Genève, disposant... »

M. Bongard rappelle que la sous-commission a inscrit dans la loi le principe de complémentarité des transports. Ce pourrait être une piste de réflexion.

M. Monney suggère le libellé suivant :

« ... des taxis et des spécificités de la mobilité du Grand Genève, disposant... »

Le Président met aux voix la proposition du département qui est adoptée à l'unanimité moins une abstention.

Alinéa 4

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

Le Président met aux voix l'article 6, alinéa 4 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 5

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

Une députée se pose la question de la sous-traitance.

M. Bongard note la question de la sous-traitance. Pour le département, c'est une évidence, mais une précision pourrait le cas échéant être apportée dans le projet. On pourrait effectivement imaginer que la centrale unique mandate

par exemple la société Securitas pour contrôler le site aéroportuaire. Cela étant, la concession est octroyée à un concessionnaire et ne peut pas être sous-traitée. S'il doit y avoir un point sur la sous-traitance dans le projet, ce devrait être sur cet aspect-là.

Un député s'enquiert d'une éventuelle limitation du nombre de mandats successifs.

M. Bongard précise que le terme « renouvelable » sous-entend que celui qui obtient la concession peut à nouveau postuler.

Le Président met aux voix l'article 6, alinéa 5 qui est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Alinéa 6

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

Le Président met aux voix l'article 6, alinéa 6 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 7

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

Un commissaire note que cette formulation signifie que l'on pourrait accorder la gestion de la centrale aux TPG.

M. Monney le confirme.

L'article 6, alinéa 7 est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 6 dans son ensemble ainsi amendé. Il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Titre III Taxis de service public et autres transports professionnels de personnes

Pas d'opposition, adopté.

Chapitre I Conditions préalables à l'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Pas d'opposition, adopté.

Section I Autorisations professionnelles

Pas d'opposition, adopté.

Article 7 Autorisation relative à l'exercice de la profession de chauffeur

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Lettre a

a) offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes »

Un commissaire demande si un chauffeur de taxi étranger voulant devenir chauffeur de taxi à Genève devra fournir les mêmes documents qu'un chauffeur établi en Suisse.

M. Monney répond par l'affirmative.

Un autre commissaire propose de ramener en amont l'adjectif « suffisantes », comme à la lettre b. Ce qui donnerait ceci :

« a) offre des garanties suffisantes de moralité et de comportement. »

Le Président met aux voix l'article 7, alinéa 2, lettre a amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre b

« b) justifie de connaissances suffisantes de la langue française pour exercer la profession. »

Un commissaire formule la même remarque qu'à la lettre a) concernant l'adjectif « suffisantes ». Il parlerait ici plutôt de « bonnes connaissances ».

M. Bongard indique que la sous-commission peut certes déterminer les domaines de connaissances. Mais il convient de ne pas décrire dans la loi le niveau de connaissance attendu.

Le Président rappelle que la sous-commission souhaitait aller dans le sens de taxis de qualité, à l'image des taxis londoniens, mais sans aller jusque-là.

Le Président met aux voix l'article 7, alinéa 2, lettre b amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre c

« c) a réussi les examens prévus par la présente loi pour les chauffeurs de taxi, respectivement de limousine. »

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 7, alinéa 2 amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 3

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

Un commissaire suggère de supprimer les termes « pour y être autorisé ».

M. Monney estime que l'on peut effectivement supprimer les termes « pour y être autorisé ».

Le Président met aux voix l'article 7, alinéa 3 amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 4

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

Le Président propose de supprimer ici aussi les termes « pour y être autorisé ».

M. Monney indique que l'on peut aussi supprimer ces termes à l'alinéa 4.

Le Président met aux voix l'article 7, alinéa 4 amendé qui est adopté à l'unanimité.

Lettre a

« a) disposer d'une adresse professionnelle fixe et effective dans le canton de Genève, à laquelle il peut être atteint notamment par téléphone »

Une députée s'interroge sur la notion d'adresse professionnelle « fixe ».

M. Monney précise qu'il s'agit d'une disposition reprise de la loi actuelle. La sous-commission pourrait cependant supprimer l'adjectif « fixe ».

Elle s'interroge également sur la fin de la lettre a) et les termes « à laquelle il peut être atteint notamment par téléphone »

M. Bongard indique que cet adjectif est en lien avec l'adresse fixe. Il arrive en effet que certains chauffeurs donnent l'adresse d'un autre chauffeur. Or, au-delà d'un contact administratif, il peut s'avérer nécessaire de contacter un chauffeur de taxi par exemple pour retrouver un objet perdu.

Le Président suggère d'opter pour le verbe « joindre » et propose l'amendement suivant :

« disposer d'une adresse professionnelle effective dans le canton de Genève ; il peut être joint à cette adresse et par téléphone ».

M. Monney suggère un autre libellé :

« disposer d'une adresse professionnelle effective dans le canton de Genève ; il doit pouvoir être joint à cette adresse et par téléphone ».

Le Président propose pour sa part l'amendement suivant :

« a) disposer d'une adresse professionnelle effective dans le canton de Genève »

Le Président met aux voix l'article 7, alinéa 4, lettre a amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre b

« b) justifier de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation »

Pas d'opposition, adopté.

Lettre c

« c) présenter un contrat conclu avec un exploitant d'entreprise lui permettant d'utiliser un véhicule de l'entreprise concernée, ou, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, s'engager par écrit à l'utiliser seul et l'avoir immatriculé à son nom dans le canton de Genève »

Pas d'opposition, adopté.

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

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Lettre a

a) elle est solvable ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre b

b) elle a réussi les examens prévus par la présente loi pour les exploitants ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre c

c) elle est inscrite au registre du commerce de Genève en qualité de titulaire ou d'organe de l'entreprise doté d'un pouvoir de signature ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre d

d) elle est affiliée à une caisse de compensation, respectivement a obtenu pour le compte de la personne morale qu'elle dirige effectivement une telle affiliation ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre e

e) l'entreprise est propriétaire ou preneur de leasing de tous les véhicules servant à son activité, lesquels sont immatriculés à son nom dans le canton de Genève ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre f

f) l'entreprise dispose à son siège d'une adresse fixe et de bureaux de réception où elle peut être atteinte, notamment par téléphone.

Un commissaire propose de remplacer le verbe « atteindre » par le verbe « joindre ».

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 8, alinéa 2 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 3

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

Un commissaire est gêné par les termes « teneur » et « tenu », l'un étant redondant par rapport à l'autre. Il propose de remplacer « tenu » par « obligé ».

M. Bongard suggère le libellé suivant :

« ...doit également satisfaire aux conditions... »

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 8, alinéa 3 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Article 9 Délivrance de l'autorisation et de la carte professionnelle

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Une députée s'interroge sur l'interprétation à donner à cet alinéa. Elle se demande en l'occurrence s'il est ici question d'une double autorisation.

M. Monney répond par la négative. L'autorisation professionnelle est matérialisée sous la forme d'une carte professionnelle.

Un commissaire propose un autre libellé :

« ...qui emporte l'autorisation correspondante... »

Il estime par ailleurs, en réponse à la question de l'un de ses collègues, que dès lors que la personne est obligée d'avoir une carte professionnelle, on peut la lui demander.

L'amendement ainsi présenté est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 9, alinéa 2 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 3

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 4

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 9 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Article 10 Véhicules étrangers d'autres cantons

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

M. Monney explique que les véhicules étrangers d'autres cantons sont assimilés aux taxis de service restreint.

M. Monney ajoute que la notion d'activité « régulière » est une notion de droit supérieur prévue par les accords bilatéraux. L'activité peut être au maximum de 90 jours par an.

M. Monney note que l'intérêt principal de ces taxis « étrangers », c'est « d'exploiter » les voyageurs de l'aéroport. Dans cette perspective-là, un système de puce électronique pourrait permettre de contrôler le système.

M. Bongard confirme que c'est le marché de l'aéroport qui draine (prise en charge) les taxis en provenance de France, d'Angleterre et d'Italie.

Un commissaire fait part de son malaise à la lecture de cet article. La majeure partie des doléances des taxis genevois portent en effet sur la prise en charge de clients par des taxis étrangers.

M. Bongard indique que l'on pourrait remonter l'alinéa 2 à l'alinéa 1 afin de clarifier les choses.

Ce même commissaire souhaite que la notion de commande préalable apparaisse plus clairement.

Un député constate que cette disposition touche au nœud de tous les problèmes. L'important serait de dire d'entrée quelle est la nature des taxis concernés. Dans ce sens-là, le libellé proposé à l'alinéa 2 (« mêmes droits ») n'apparaît pas satisfaisant.

Il propose un amendement pour les trois premiers alinéas :

« ¹Les chauffeurs...européenne ont les droits et obligations que les chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines. »

« ²Ils peuvent prendre en charge des clients sur le territoire genevois s'ils n'y exercent pas une activité régulière. Ils doivent préalablement requérir une autorisation, délivrée par le département contre émolument à condition qu'ils prouvent avoir toutes les autorisations nécessaires à l'exercice de leur profession au lieu de leur provenance. »

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

Ces trois amendements sont adoptés à l'unanimité.

Alinéa 4

⁴ une vignette valant autorisation est délivrée.

M. Bongard précise que la notion de vignette a en l'occurrence été traduite par une carte plastifiée au format carte de crédit. Cela étant, il est tout à fait possible d'associer cette carte à une puce électronique.

Un commissaire demande s'il est envisageable d'installer une borne d'accès pour les taxis.

M. Bongard explique qu'il est techniquement indifférent que ce soit une borne ou une barrière. Ce qui pose en l'occurrence problème, c'est la prise en charge de passager. L'aéroport et l'ATSP seraient parvenus à un consensus en faveur de cases d'arrêt pour les taxis avec un nouvel aménagement au niveau des arrivées.

M. Bongard note que la Ville de Genève étudie actuellement un système de bornes pour l'accès à la Vieille-Ville.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 5

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

Le Président indique que le département formule l'amendement suivant :

«⁵L'émolument visé à l'alinéa 2 doit servir au financement des structures mises en place dans le but d'améliorer le service des taxis et limousines sur le site de l'Aéroport international de Genève, dans la mesure décidée par le Conseil d'Etat. Celui-ci peut identifier d'autres périmètres pouvant bénéficier de ce financement. »

Un commissaire s'interroge sur l'utilité de cet alinéa 5. Il se demande en particulier pourquoi il faut mentionner l'aéroport, alors que d'autres entités peuvent être identifiées.

M. Bongard explique que la problématique a trait au financement d'une structure gérant l'accès au site aéroportuaire, ou à d'autres périmètres. La réflexion de fond est la suivante. Un émolument est en l'occurrence perçu

contre une prise de décision. Dans le cas d'espèce, un émolument serait affecté au financement d'une structure contrôlant l'accès du site concerné. Or, affecter tout ou partie d'un émolument décisionnel au financement d'une structure n'est pas tout à fait juste ni cohérent. Par ailleurs, on se rend compte à l'heure actuelle, depuis le dépôt du projet de loi, qu'un certain nombre de contestations naissent par rapport à la prise de cet émolument annuel, contestations introduites notamment par des transporteurs étrangers, lesquels ont recouru auprès de la Chambre administrative de la Cour de justice. D'autre part, au niveau des accords bilatéraux, certaines questions ou motions ont été déposées au niveau national, auxquelles le Conseil fédéral a répondu en rappelant que les accords bilatéraux permettent à tout membre de l'Union européenne de travailler jusqu'à 90 jours par année civile sans devoir demander quelque autorisation que ce soit.

M. Bongard indique que cet émolument est par conséquent potentiellement en péril. Ainsi, le financement des structures permettant l'accès des taxis au site aéroportuaire n'est pas véritablement assuré.

M. Bongard signale par ailleurs que l'ATSP a émis une hypothèse de travail concernant l'accès à l'aéroport selon laquelle il serait sans doute plus juste et plus pérenne d'envisager pour Genève le système mis en place à Zurich, à savoir une taxe pour prise en charge ou taxe d'utilisation du site.

M. Bongard précise qu'il serait ainsi peut-être plus sûr et plus pérenne, à tout le moins, d'avoir cet autre mode de financement, ou alors de remplacer le système de financement prévu dans le projet de loi par ce système de taxe à la prise en charge.

Ce même commissaire se demande si l'alinéa 5 renforce cette perspective. Il se pose en d'autres termes la question de l'utilité de cet alinéa.

M. Bongard explique qu'il convient de mentionner ce que l'on veut financer dans la base légale. Il faut non seulement dire ce que l'on délègue potentiellement, mais aussi comment l'on finance ce que l'on a délégué et ce que l'on veut mettre en place. Ensuite, que l'alinéa 5 se trouve en marge de la notion de délégation au site aéroportuaire ou ailleurs, il est possible d'y réfléchir, mais il faut le mentionner.

Le Président suggère de solliciter le département pour la rédaction d'un nouveau libellé intégrant la notion de taxe si la sous-commission accepte le principe d'une taxe.

Le Président met aux voix, pour la forme, le principe de l'intégration de la notion de taxe :

Ce principe est adopté à l'unanimité.

M. Monney explique qu'il est proposé de supprimer l'alinéa 5 de l'article 10 et de le déplacer à l'article 26, alinéa 6 portant sur les taxis de service restreint.

M. Monney ajoute que cette obligation transférée à l'article 26, alinéa 6, du fait de l'article 10, alinéa 1, s'imposerait également aux véhicules étrangers et d'autres cantons.

Une députée s'enquiert de l'émolument concernant les minibus étrangers.

M. Monney indique que les minibus étrangers devront aussi s'acquitter de cet émolument de l'article 10.

Cette même députée note que l'article 26, alinéa 6 prévoit des montants chiffrés, alors que l'article 10 ne mentionne aucun chiffre.

M. Monney précise que l'article 26, alinéa 6 concerne l'accès au site aéroportuaire. Quant à l'article 10, alinéa 2, il a trait à l'exercice de la profession par des chauffeurs de taxis et limousines étrangers ou d'autres cantons.

Le Président rappelle que les dispositions du droit supérieur autorisent les étrangers à travailler 3 mois par an. Pour pratiquer la profession dans le canton de Genève, ils doivent demander une autorisation et s'acquitter d'un émolument.

M. Monney explique que le département a estimé, s'agissant de l'article 10, alinéa 5, qu'il serait plus judicieux d'instaurer une taxe journalière pour l'accès au site aéroportuaire. C'est cette disposition qui a été déplacée à l'article 26, alinéa 6. Elle concerne les taxis de service restreint, les taxis étrangers et les taxis d'autres cantons.

M. Monney rappelle qu'il est ici question de voitures automobiles légères. Au-delà, c'est le droit fédéral qui s'applique.

M. Bongard mentionne deux catégories de voitures automobiles légères, M1 et M2, que l'on distingue en fonction du nombre de places assises. Il précisera les limites de la catégorie des voitures automobiles légères lors de la prochaine séance.

Le Président donne lecture de l'article 10 modifié par le département. L'alinéa 5 serait donc supprimé et déplacé à l'article 26, alinéa 6.

La suppression de l'alinéa 5 et son déplacement à l'article 26, alinéa 6 ne suscite aucune opposition, cette proposition est donc adoptée.

Une députée constate que le projet de loi ne fixe pas de limite au nombre de véhicules étrangers présent à Genève durant le délai de trois mois.

M. Monney répond par la négative. Les accords bilatéraux ne le permettent pas.

M. Monney indique que les véhicules étrangers souhaitent très majoritairement travailler à l'aéroport. Un contrôle sur le site aéroportuaire pourrait être effectué par le biais d'une puce et d'une barrière.

M. Monney ajoute que le délai de 90 jours s'entend 90 jours par année civile.

Un député demande si un chauffeur étranger peut répartir ces 90 jours durant l'année.

M. Monney répond par l'affirmative.

M. Bongard note que l'on peut effectivement imaginer un contrôle par le biais d'un contrôle d'accès permettant de savoir combien de fois et pendant combien de temps un véhicule passe ce contrôle. Au-delà de cela, c'est la même situation que pour un consultant externe étranger qui se rend un certain nombre de fois à Genève auprès d'une entreprise.

M. Bongard ajoute, s'agissant de cette durée de 90 jours, que les choses peuvent tout à fait évoluer au niveau européen et au niveau de la LMI. D'où aussi le souhait du département de ne pas fonder un financement éventuel sur un émolument dont la base pourrait être modifiée.

M. Bongard constate que le marché des transporteurs étrangers et le marché des taxis genevois sont différents. Le volume des personnes à transporter

s'avère différent, la clientèle des uns diffère de la clientèle des autres. Les conditions de travail apparaissent pour le surplus différentes. Même les limousines genevoises ne travaillent pas dans ce segment-là.

M. Bongard ne pense par ailleurs pas que l'on puisse créer une catégorie supplémentaire parce que la LCR ne prévoit pas une telle catégorie intermédiaire.

Un député demande s'il serait envisageable d'intégrer ces minibus à la catégorie des cars.

M. Bongard précise que la loi sur le transport des voyageurs a trait aux transports de lignes. Or, ces minibus n'effectuent pas du transport de ligne.

Le Président met aux voix l'article 10 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 6

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

Un commissaire se déclare choqué par cet alinéa, qui représente à ses yeux un véritable appel au « crime ».

Un autre commissaire estime qu'il faudrait prévoir une sanction dans l'hypothèse où un chauffeur dépasserait les 90 jours et récidiverait.

M. Bongard signale que la sanction en cas d'activité non autorisée est prévue plus loin dans le projet de loi.

Une députée abonde dans le sens de ses préopinants et se demande s'il ne faudrait tout simplement pas supprimer cet alinéa 6.

M. Monney note que cette disposition n'apporte rien de fondamental et pourrait par conséquent être supprimée.

Le Président met aux voix la suppression de l'alinéa 6 qui est adoptée à l'unanimité.

Section II Examens professionnels

Pas d'opposition, adopté.

Article 11 Examens de chauffeur de taxis ou de limousine

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

² *Les matières des examens sont définies par règlement et portent notamment sur :*

Pas d'opposition, adopté.

Lettre a

a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre b

b) les obligations résultant de la loi ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre c

c) le maniement du compteur horokilométrique ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre d***d) les notions de base de l'anglais ;***

Une députée propose le libellé suivant :

« les notions de base d'anglais »

Le Président aurait parlé de « bonnes connaissances » à la place de « notions de base ».

M. Bongard rappelle que la sous-commission avait retenu la notion de « bonnes connaissances » s'agissant du français (article 7, alinéa 2, lettre b). La question est ici de savoir si elle souhaite également demander le même niveau en anglais.

Un commissaire se demande s'il est opportun d'exiger d'excellentes connaissances, au point de peut-être fermer la porte à des personnes qui auraient un fort accent ou quelques difficultés sur certaines prononciations. Le but ne doit pas être d'empêcher les gens de travailler. Il ne faut pas aller au-delà de ce que la raison peut demander.

Un autre commissaire constate que de « bonnes connaissances » signifient que la personne concernée peut s'exprimer et comprendre. Pour sa part, il mettrait l'accent sur l'anglais. Il ne faudrait pas en rester à une connaissance basique de cette langue.

Le Président indique que la sous-commission a modifié l'article 7 pour introduire de « bonnes connaissances » de français. Quant à l'anglais, il faut que les chauffeurs aient des notions de cette langue, des connaissances de base, élémentaires ou courantes.

Le Président ajoute que les chauffeurs pratiquant certaines langues étrangères devraient pouvoir coller un autocollant sur leur véhicule pour le signaler aux passagers.

M. Monney précise que les « notions d'anglais » permettent de viser un certain niveau sans pour autant entraver la liberté économique.

M. Bongard explique que les chauffeurs devront témoigner de bonnes connaissances de français lors des examens, étant précisé qu'il s'agit pour le moment d'examens oraux. Cela étant, si la sous-commission venait à souhaiter que les chauffeurs de taxis soient en quelque sorte des guides touristiques, il conviendrait alors de se montrer plus exigeant en matière de langues.

M. Bongard estime qu'il ne faut pas ouvrir trop le champ des langues et qu'il convient d'en rester au français et à l'anglais.

Un député précise avoir proposé de « bonnes connaissances » de français, car c'est ce que l'on trouve dans les curriculum-vitae. Quant à l'anglais, la sous-commission pourrait retenir des « notions courantes d'anglais ».

M. Monney propose le libellé suivant :

« la maîtrise des notions courantes de l'anglais »

Le Président met aux voix la proposition du département qui est adoptée à l'unanimité.

Lettre e

e) les principes de la conduite écologique ;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre f

f) les règles de comportement et de courtoisie.

Pas d'opposition, adopté.

L'alinéa 2 amendé ne fait l'objet d'aucune opposition, il est adopté.

Alinéa 3

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

Un député propose le libellé suivant :

« ...les différences d'examens entre les candidats... »

Le Président met aux voix l'article 11, alinéa 3 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 11 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Article 12 Examens d'exploitant d'entreprise

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

Un commissaire propose de remplacer « vérifier » par « certifier ».

M. Monney estime que cette proposition pourrait aussi s'appliquer à l'article 11, alinéa 1.

Le Président met aux voix l'article 12, alinéa 1 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 12 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Article 13 Organisation des examens et équivalences

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

Un commissaire n'est pas favorable à ce qu'un organisme privé s'occupe de ces examens. Ce devrait à son avis être le département.

Une députée demande s'il s'agit d'une tâche régalienne de l'Etat que de faire passer de tels examens. Elle ne le pense pas.

Un député rappelle que l'on se trouve aujourd'hui dans une situation où l'on recherche partout des économies. Ce qui pourrait être réalisé dans le cas d'espèce par le recours à un organisme privé. Il ajoute par ailleurs que l'organisation d'examens ne relève pas de la crédibilité de l'Etat.

M. Bongard mentionne à ce propos l'audition de gestion du Scom réalisé par la Cour des Comptes. Une des recommandations consistait justement en la délégation de l'organisation d'examens.

M. Bongard ajoute que lorsqu'un département délègue la tâche d'organiser des examens, il va surtout déléguer la tâche logistique, en l'occurrence ce qui prend du temps et ce qui n'a pas trait à la connaissance de la matière (inscriptions, réservation de salles, etc.). Le département conservera par contre d'autres aspects ayant trait aux examens. Ainsi, cette délégation apparaît tout à fait possible, voire nécessaire selon la Cour des Comptes.

Une autre députée se demande s'il ne conviendrait pas d'apporter une précision à l'alinéa 1 :

« ...ou délègue sous sa supervision / son contrôle à un organisme privé. »

M. Bongard cite l'exemple de l'examen des cafetiers. Parmi les tâches à accomplir et qui sont déléguées, il y a la gestion de l'inscription des candidats, la réservation des salles, la négociation avec l'imprimeur, la préparation des dossiers. Une fois les examens passés, ceux-ci sont transmis au département concerné. Il convient par ailleurs de préciser qu'un représentant du département assiste aux examens. Quant à ce qui n'est pas prévu par la délégation, il y a notamment les contacts avec les experts et la validation des résultats.

La députée formule donc la proposition suivante :

« ...ou délègue sous son contrôle cette tâche.. »

Un député dit comprendre la crainte de ses collègues. Il propose pour sa part de supprimer le terme « privé » :

« Le département organise les examens ou délègue cette tâche. »

M. Monney estime que la sous-commission pourrait simplifier cet alinéa comme le propose un commissaire, en ajoutant la notion de supervision :

« ¹Le département organise les examens ou délègue cette tâche *sous sa supervision*. »

Le Président met aux voix l'article 13, alinéa 1 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 13 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Section III Permis de service public

Pas d'opposition, adopté.

Article 14 Limitation du nombre et gestion des permis de service public

¹ Chaque véhicule immatriculé en tant que taxi de service public doit être formellement lié à un permis de service public. Ce lien est exclusif, sous réserve de la nécessité d'un véhicule de remplacement (article 24, alinéa 5).

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

² Le nombre des permis de service public, qui octroient aux seuls taxis de service public un droit d'usage accru du domaine public, est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis pour les usagers par une utilisation optimale du domaine public.

Le Président propose une correction technique :

« ...le nombre de permis... »

Pas d'opposition, l'alinéa 2 est adopté avec la correction technique.

Alinéa 3

³ Le nombre maximal des permis de service public est déterminé par le département après consultation des milieux concernés et de la centrale, en fonction des besoins évalués périodiquement.

Un député s'interroge sur le terme « périodiquement ».

M. Monney explique que cela dépendra des demandes des uns et des autres. Ce sera au Conseil d'Etat de décider de cette périodicité. La formulation proposée laisse une certaine liberté au Conseil d'Etat de changer cette périodicité.

M. Bongard ajoute qu'il y aura consultation des milieux concernés, notamment la direction générale de la mobilité, la gendarmerie et les milieux professionnels intéressés.

Ce même député se demande si cette formulation ne peut pas être assimilée à un numerus clausus.

M. Monney précise qu'il ne peut pas y avoir qu'une seule catégorie de taxis avec un numerus clausus. Le Tribunal fédéral, dans son appréciation de la liberté économique, a indiqué que toute personne souhaitant exercer la profession de taxi devait pouvoir le faire. Ce que ne permettrait pas la création d'une seule catégorie de taxis avec un numerus clausus. D'où l'existence d'une deuxième catégorie de taxis afin de permettre à tout un chacun d'accéder à la profession.

M. Bongard indique que seront en tous les cas consultés les milieux professionnels concernés, étant entendu que le département consultera qui il estimera bon de consulter afin de se faire une idée des besoins. Ces derniers peuvent être de nature touristique, de nature géographique (surfaces disponibles), de nature démographique (densification), ou de nature routière (changement des habitudes de déplacements).

Le Président trouve la formule « en fonction des besoins évalués périodiquement » un peu floue. Il se demande s'il ne faudrait pas préciser un peu les choses et peut-être faire ici référence à la commission de suivi, commission de suivi qui pourrait offrir la garantie politique souhaitée par son collègue.

Le Président précise à l'attention des commissaires ayant rejoint la sous-commission en cours de route que la commission de suivi constituerait une nouveauté par rapport au projet de loi initial. Elle serait chargée, compte tenu de la complexité de la problématique des taxis et en lien avec le département, d'assurer un suivi de l'application de la loi et un suivi de l'évolution du domaine. Cette commission de suivi serait introduite par un article 31 bis du projet de loi amendé.

Le Président propose d'amender ainsi l'alinéa 3 :

« ...concernés, de la centrale et de la commission de suivi, en fonction... »

M. Bongard indique que le règlement prévoit à l'heure actuelle que ce nombre maximum est déterminé à chaque fois que les milieux professionnels le sollicitent, au plus une fois par année. Il doit être tenu compte du préavis des milieux professionnels, ainsi que des intérêts de la population et de la politique nationale des transports.

M. Bongard ajoute que le but de la nouvelle loi étant lié avec une politique générale de transports publics, cet aspect sera intégré.

Le Président est prêt à laisser l'alinéa tel que proposé sans introduire ici la commission de suivi si le département estime cette insertion trop contraignante.

M. Bongard estime qu'il faudrait faire le lien avec la commission de suivi plutôt au moment où il sera, dans le projet de loi, question de ladite commission de suivi.

Pas d'opposition, l'alinéa 3 est adopté sans modification.

Alinéa 4

⁴ Le département fixe les modalités d'octroi et d'annulation des permis de service public, et règlemente notamment le cas où le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles. Dans ce cas, l'un des critères d'octroi est le nombre de permis de service public déjà en possession des requérants, afin de permettre à ceux qui n'en ont pas un accès facilité au marché des taxis de service public.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 5

⁵ Chaque permis de service public est délivré contre paiement préalable d'une taxe unique comprise entre 60 000 F et 200 000 F, affectée à un fonds (ci-après « le fonds ») constitué notamment aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du fonds ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi.

Le Président signale que cette disposition-là constitue, en Suisse, une « Genferi ». Tous les autres cantons fonctionnent différemment. Ici, l'Etat se préoccupe de savoir comment les chauffeurs de taxis vont gérer leur deuxième pilier, ce qui n'est pas le cas pour toutes les entreprises privées, où l'Etat n'intervient pas. Le Président s'oppose par conséquent à l'alinéa 5 tel que proposé, ce d'autant que l'Etat n'est pas l'employeur des chauffeurs de taxis.

M. Monney précise que ce système de taxe est une reprise de la loi actuelle. Il ajoute que le montant en question est restitué au moment où la personne quitte la profession. La question peut effectivement se poser de la pertinence d'une telle disposition dans une loi sur les taxis.

M. Monney indique par ailleurs que ce fonds et la gestion de ce fonds visent aussi à réguler le nombre de permis. Cet objectif-là n'est toutefois pas atteint, même si les montants sont parfois importants.

M. Bongard explique que la régulation de la profession n'a peut-être pas d'effet lorsque le montant fixé est bas car il est plus facile d'obtenir un crédit de 60 000 F qu'un crédit de 100 000 F ou 150 000 F. Dès l'instant où l'on se situe à un montant supérieur, avec comme objectif la régulation, on peut se retrouver dans une situation de *numerus clausus* en termes de nombre et en termes de chiffres. Auparavant, il y avait un système de taxe annuelle qui venait alimenter un fonds, reversé à ceux qui quittaient la profession. Avec le système actuel, c'est plutôt une garantie que l'on dépose en arrivant et que l'on récupère en sortant, l'Etat gérant le système sans percevoir d'émoluments, ces montants-là ne produisant pour le surplus aucun intérêt et ne transitant pas par la caisse générale de l'Etat. Ce système a engendré un certain nombre de problèmes (base légale primaire déficiente, fixation des montants).

M. Monney signale que ce système nécessite un certain nombre de ressources pour la gestion. Il ajoute que le Conseil d'Etat a augmenté le montant d'entrée dans la profession à 82 500 F. Ce montant a été attaqué en justice. Les tribunaux ont estimé qu'il n'y avait pas de base légale suffisante pour augmenter.

Un député constate que ces précisions vont dans le sens du souhait de la sous-commission. Cela étant, l'idée de se servir d'une taxe annuelle pour financer des contrôles ou des infrastructures de contrôle apparaît extrêmement intéressante, ce d'autant qu'elle permettrait aussi de supprimer une « Genferei ».

Une députée se déclare par conséquent favorable à l'idée d'une taxe, car l'usage du domaine public se paye. Il convient de réfléchir à la solution proposée.

M. Bongard signale que tous les chauffeurs de taxis indépendants doivent être inscrits à une caisse de pension. Cela dit, un certain nombre d'entre eux peuvent déclarer un revenu brut oscillant entre 30 000 F et 45 000 F par année. Suivant le revenu brut, ils se situent au-dessous du seuil LIPP. Certains chauffeurs gagnent modestement leur vie, alors que d'autres la gagnent certainement un peu mieux. Des échos contradictoires parviennent

au département. Même l'autorité fiscale a de la peine à savoir ce qu'ils gagnent.

M. Bongard ajoute que cette profession se veut une profession indépendante, les chauffeurs revendiquent leur indépendance, mais ils requièrent dans le même temps une certaine forme de sollicitude du système.

Une autre députée constate que les deux systèmes en question (taxe, émolument) s'avèrent totalement différents et indépendants l'un de l'autre. Elle se demande si la suppression du premier système au profit d'un autre système ne péjorerait pas la situation des chauffeurs, sachant que le système actuel représente tout de même une forme de caution pour eux, alors qu'une taxe ne leur serait pas rendue.

M. Bongard explique que le système actuel permet aux chauffeurs de taxis de retoucher un montant à la sortie de la profession. La profession considère que ce système devrait demeurer car il permet notamment de la valoriser, relevant qu'en mettant 40 000 F sur la table elle travaillera certainement bien au profit de l'intérêt public et encore mieux si le montant est plus élevé. Le problème se pose cependant aussi dans l'autre sens, à savoir que lorsqu'un monopole est instauré, tout le monde doit sur le principe pouvoir y accéder. D'où la difficulté notamment à déterminer le montant.

M. Monney signale que les taxis « bleus » souhaitent tous entrer dans la profession de service public. De leur point de vue, plus le montant en question sera bas, plus ils seront satisfaits. Ils sont plutôt opposés au paiement de cette taxe unique, qui constitue pour eux une barrière à l'entrée dans cette profession, étant précisé qu'il est aujourd'hui plus difficile, comme l'a indiqué un des commissaires, d'obtenir un crédit d'un tel montant. S'agissant ensuite des taxis de service public, ils préféreraient un autre système, à savoir un système de vente et de revente entre eux de leur permis, un système libéral où ils feraient leurs affaires entre eux. Ce qui n'apparaît pas opportun du point de vue du département. Le domaine public n'a pas à faire l'objet d'un marché privé avec de potentiels dessous-de-table.

Un député estime que cette taxe est un plus pour les chauffeurs de taxis dans la mesure où elle permettrait de gérer le contrôle des taxis. Les taxis de service public devraient y voir un intérêt pour eux, ce qui pourrait aussi pousser les taxis de service restreint à devenir taxis de service public, étant aussi rappelé que les taxis coûtent aujourd'hui de l'argent à l'Etat sans vraiment lui en rapporter.

Il attire encore l'attention de la sous-commission, dans l'hypothèse où le système actuel venait à être modifié, sur les montants déjà versé par les taxis. Il faudra penser à des dispositions transitoires concernant ces montants.

Un autre commissaire serait pour sa part favorable à l'éradication du système actuel.

Le Président estime que la sous-commission pourrait opter en faveur d'une modification de l'alinéa 5 en demandant au département de formuler une proposition avec l'idée de l'instauration d'une taxe annuelle, probablement indexée, d'utilisation du domaine accru.

M. Monney attire l'attention de la sous-commission sur le fait que la loi en question, du fait que le système actuel serait modifié, pourrait être soumise au référendum obligatoire.

Le Président en serait pour sa part satisfait dans la mesure où un vote populaire donnerait une légitimité encore plus grande à cette loi.

Le département fait la proposition d'amendement suivant :

⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre 2 000 F et 4 000 F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe.

M. Monney explique que l'article 14 a trait à l'octroi de l'autorisation des taxis de service public.

Un député demande si des dispositions transitoires sont prévues pour les chauffeurs actuels.

M. Monney indique que les dispositions transitoires seront intégrées à la fin du projet de loi. Une proposition sera faite ultérieurement à la sous-commission par le département.

Le Président met aux voix l'article 14, alinéa 5 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 6

⁶ Le Conseil d'Etat peut diminuer jusqu'à 20 % le montant de la taxe pour tout permis de service public rattaché à un véhicule au bénéfice du meilleur standard écologique, et l'augmenter jusqu'à 20% si ce standard est mauvais au sens du règlement d'application. Si le détenteur d'un taxi de service public, qui a bénéficié d'une diminution de la taxe, remplace le véhicule rattaché au permis de service public concerné par un véhicule dont le standard écologique est moins bon que le précédent, il doit s'acquitter auprès du département du montant du bonus dont il a bénéficié.

Le Président estime que cet alinéa, qui propose une incitation, pourrait s'intégrer dans le dispositif du département.

M. Monney mentionne la proposition d'article 415, alinéas 6 et 7 LCP figurant en page 22 du projet de loi amendé.

M. Bongard précise que le principe serait de considérer les taxis comme les véhicules de M. et Mme tout le monde.

Un député estime que les milieux professionnels ne seront pas forcément favorables à ce système. Si l'on souhaite que les taxis remplissent un certain cahier des charges vis-à-vis de la clientèle, il faut être conscient que certains véhicules, notamment par leur volume, ne correspondront pas forcément aux standards des véhicules de M. et Mme tout le monde.

Un autre député indique que la taxation ne se fait plus sur la puissance en chevaux du véhicule, mais sur l'émission de CO₂. Il rappelle par ailleurs l'arrivée annoncée sur le marché de véhicules électriques.

M. Bongard explique le point de vue des taxis à ce sujet. Pour eux, ils optent naturellement pour les véhicules les moins polluants à raison d'une progression avoisinant les 10 % de véhicules par année. Selon eux, en vertu de cette progression naturelle, il n'y a pas besoin d'une disposition légale pour inciter les chauffeurs à changer de véhicule. La volonté du Conseil d'Etat est différente, dans ce sens que si M. et Mme tout le monde doivent faire un effort, les chauffeurs de taxis, qui sont des chauffeurs professionnels, doivent être incités par un système figurant dans la loi.

Un commissaire signale que les taxis new-yorkais sont tous certifiés sur le plan environnemental. Ce qui signifie que c'est possible.

Le Président met aux voix l'alinéa 6 qui est adoptée à l'unanimité moins une abstention.

Alinéa 7

⁷ La taxe reste due dans sa totalité si le permis de service public est délivré en cours d'année. Il n'est procédé à aucun remboursement si le permis de service public est restitué avant la fin de l'année.

Le Président signale que l'alinéa 7 fait l'objet d'une proposition d'amendement du département.

Un député demande s'il y aurait un moyen d'appliquer un prorata temporis, le cas échéant par semestre.

Le Président s'oppose, sur le plan de la gestion, à l'idée d'un prorata temporis. Par contre, une semestrialisation lui paraîtrait plus acceptable. L'entier de la taxe pourrait par exemple être exigée jusqu'au 30 juin de l'année, la moitié à partir du 1er juillet.

Une députée estime que l'idée d'un prorata temporis lui convient, étant rappelé que beaucoup de ces professionnels ont de la peine à gagner leur vie.

Le Président estime que la sous-commission pourrait retenir la proposition de de son collègue de semestrialisation.

M. Monney précise que rien n'est trop complexe. Le système complexe, c'est le système actuel. Dans le cas d'espèce, ce ne serait pas compliqué de semestrialiser par exemple cette taxe. Dans la mesure où certains souhaitent, à travers cette loi, une profession sérieuse, il conviendrait peut-être de tenir aussi compte de certains aspects sociaux, étant rappelés les investissements à consentir pour acquérir un véhicule.

Un député rappelle que cette taxe doit permettre de gérer les infrastructures et d'assurer des contrôles. Il se demande dès lors si le montant qui sera perçu, compte tenu d'un chiffre de 900 taxis environ, sera suffisant pour effectuer cette gestion.

M. Monney précise que le département n'a pas effectué de calcul précis. Il signale que lors du dépôt du projet de loi, le principe d'une brigade des taxis avait alors été soumis au Conseil d'Etat. Il était question de 5 à 10 personnes pour que les mesures soient efficaces.

Le Président indique que la future commission de suivi aura peut-être un autre regard et pourra le cas échéant demander à adapter la loi.

M. Bongard précisera, pour la prochaine séance, le nombre de collaborateurs qui étaient affectés à l'époque à la brigade des taxis. Il rappelle par ailleurs que la taxe annuelle était par le passé affectée pour l'essentiel à l'amélioration des conditions sociales de la profession.

M. Monney note que la semestrialisation constitue une solution qui se situe à mi-chemin entre le prorata temporis proposé par l'une de nos collègues et la volonté d'un autre député d'éviter le tourisme professionnel.

M. Bongard cite l'exemple de la restauration. La personne qui ouvrirait un établissement au mois de juin payera la taxe prorata temporis. Si elle ferme un établissement au mois de juin, elle sera remboursée prorata temporis.

M. Monney indique que la solution pourrait consister en ce que le chauffeur de taxi arrivant dans la profession après le 1er juillet payerait la moitié de la taxe. S'il quitte la profession avant le 30 juin, il serait remboursé de la moitié de la taxe. Le prorata temporis s'appliquerait par mois.

Le Président constate que la majorité de la sous-commission semble opter pour une solution prorata temporis.

M. Monney indique que le département formule l'amendement suivant :

⁷ La taxe est payable en une fois par période annuelle, avant le 1er janvier. Si le permis de service public est délivré en cours d'année, la taxe est due avant la délivrance et calculée à compter du mois de la délivrance jusqu'au 31 décembre. Si le permis de service public est annulé, la taxe cesse d'être due et le montant correspondant à la période non courue, calculé à compter du mois suivant celui de la restitution jusqu'au 31 décembre, est restitué au détenteur.

M. Monney indique qu'il faut comprendre que la taxe cesse d'être due à compter de l'annulation du permis. Quant à l'alinéa en question, on peut ajouter un « ; » après « ...cesse d'être due ; » et supprimer le « et » :

« ⁷ [...] Si le permis de service public est annulé, la taxe cesse d'être due ; le montant correspondant à la période non courue, calculé à compter du mois suivant celui de la restitution jusqu'au 31 décembre, est restitué au détenteur. »

Le Président met aux voix la proposition du département concernant l'article 14, alinéa 7 qui est adopté à l'unanimité.

Un député revient sur l'article 14 et souhaite savoir comment est transposée dans le projet de loi la notion de régulation du nombre de permis, régulation qui s'opérait par le passé par le biais de la forte taxe demandée aux candidats aux permis de taxis « jaunes ».

M. Monney précise que le nombre de taxis de service public sera toujours régulé compte tenu du maintien du numerus clausus. Cela étant, l'objectif en question n'a jamais été atteint par le biais du montant important de la taxe. En d'autres termes, le nombre de taxis de service public n'a pas diminué avec l'augmentation de la taxe.

Un autre député sait par expérience que certains chauffeurs âgés ne souhaitent pas partir en retraite, le montant rétrocédé de 40 000 F ne s'avérant pas suffisant pour eux. Il se demande dès lors si le département a envisagé des mesures pour inciter le départ à la retraite des chauffeurs âgés.

Le Président rappelle que les chauffeurs de taxis ne sont pas salariés de l'Etat. Il apparaît dès lors délicat que l'Etat se mêle de la manière avec laquelle ces personnes, qui revendiquent par ailleurs leur indépendance, gèrent ces questions-là.

M. Monney précise qu'il avait été envisagé à un moment donné d'augmenter le montant de la taxe et par conséquent le montant de la taxe compensatoire perçue à la sortie de la profession. Ce qui a eu pour conséquence un recours auprès du Tribunal administratif déposé par les milieux professionnels. Ils ont en l'occurrence attaqué l'arrêté du Conseil d'Etat fixant à 82 500 F le montant compensatoire, qui correspondait au nouveau montant de la taxe. La justice a donné raison aux milieux professionnels car la loi actuelle présentait un défaut de base légale sur ce point. Il a donc fallu revenir en arrière et c'est

depuis un montant de 40 000 F qui s'applique à l'entrée et à la sortie de la profession. Aujourd'hui, le département souhaite abandonner ce système quelque peu désuet et en revenir à un système de taxe annuelle plus simple à gérer. S'agissant des personnes qui ont payé la taxe unique prévue par la loi actuelle, elles toucheront, en quittant la profession sous l'emprise de la nouvelle loi, un montant compensatoire de 40 000 F. Ce principe est prévu par l'article 37, alinéa 5. Quant à savoir si la sous-commission entend octroyer des montants plus importants aux chauffeurs âgés, c'est à elle de se prononcer.

Ce même député note que cette modification du système implique que les plaques perdront toute leur valeur.

M. Monney le confirme et précise que les milieux professionnels revendiquent leur indépendance, que les indépendants sont par définition des personnes responsables et que c'est à eux de prévoir un système de prévoyance.

Un député se demande si, dans l'idée d'attirer des taxis « bleus » à devenir « jaunes », il ne serait pas envisageable de prévoir quelque chose d'attractif au niveau de l'imposition, étant pour le surplus rappelé que le pouvoir d'achat des chauffeurs de taxis s'avère, pour une grande partie d'entre eux, assez faible.

M. Monney explique que ce sera le permis de service public qui sera taxé entre 2 000 F et 4 000 F, étant précisé qu'un permis de service public sera le plus souvent utilisé par plusieurs personnes.

M. Monney rappelle par ailleurs que la taxe sera intimement liée à l'utilisation accrue du domaine public. Pour le surplus, la mise en place de cette taxe aura aussi pour objectif de dégager des moyens pour mieux appliquer la loi. C'est justement l'un des éléments que reprochent les milieux professionnels aux autorités, à savoir que la loi n'est pas suffisamment bien appliquée, notamment s'agissant des taxis de service privé.

M. Monney ajoute que les impôts sont progressifs et que de faibles revenus déclarés engendrent des taxations de faible importance.

Ce député imagine que l'argent versé jusque-là par les chauffeurs de taxis est actuellement bloqué. Ce qui représenterait pour l'Etat, d'après ses calculs, un

montant de plus de 30 millions à sortir si la nouvelle loi venait à entrer en vigueur.

M. Monney précise que les chauffeurs toucheront le montant compensatoire au moment où ils sortiront de la profession, c'est-à-dire lorsqu'ils rendront leur permis de service public.

Ce même député constate que les anciens chauffeurs, outre la taxe versée voici quelques années au moment d'entrer dans la profession, devront en plus s'acquitter, avec la nouvelle loi, de la taxe annuelle.

M. Monney le confirme. Par contre, les nouveaux arrivants obtenant un permis de service public ne devront pas s'acquitter de la taxe de 40 000 F, mais uniquement de la taxe annuelle.

M. Bongard signale que l'arrêté du Conseil d'Etat de 2010, qui prévoyait une sortie à 82 500 F, a déjà produit ses effets. Les anciens chauffeurs qui souhaitaient partir ont eu la possibilité de le faire et 80 à 100 d'entre eux ont saisi cette opportunité pour quitter la profession.

M. Bongard note par ailleurs que les milieux professionnels ont oscillé, depuis 2008, entre quatre et huit montants potentiels différents, allant de 60 000 à 200 000 F. Il précise en outre que la détermination de la qualité d'ancien chauffeur s'avère aussi problématique dans la mesure où cette ancienneté peut être donnée par l'âge ou par le nombre d'années d'activité.

M. Bongard indique qu'un contrôle du véhicule est effectué chaque année. S'agissant des chauffeurs, ils font aussi l'objet d'un contrôle à partir d'un certain âge selon la LCR.

Un député s'aperçoit que le volet social qui prévaut dans la loi actuelle, avec ce montant compensatoire restitué aux chauffeurs pour leur retraite, disparaîtra dans la nouvelle loi. Il est vrai que le législateur n'a pas pour vocation de distiller du social dans un projet de loi visant à réguler l'usage du domaine public. Il se demande toutefois si ce volet social sera repris dans d'autres dispositions.

M. Monney constate que la loi actuelle contient un mélange des genres. La nouvelle loi se focalise avant tout sur le service public rendu par les taxis et pas sur les questions annexes comme la prévoyance des chauffeurs de taxis. Il leur revient à eux de prévoir le cas échéant un système de prévoyance.

Un député se demande si la centrale unique pourrait jouer ce rôle-là, à savoir de proposer aux chauffeurs qui le souhaitent de s'affilier à une caisse de retraite.

M. Monney précise qu'il n'y aura aucun chauffeur salarié de la centrale unique.

Une députée imagine que l'association faîtière des chauffeurs de taxis pourra proposer à l'avenir une caisse de prévoyance pour les indépendants, à l'instar d'autres professions.

Le Président constate que cet aspect-là pourrait inciter les chauffeurs à se rassembler, comme d'autres professions, dans une association faîtière.

M. Monney constate que le système actuel s'avère extrêmement compliqué. Il invite à ce propos les commissaires à prendre connaissance des articles 22 et 58 de la loi actuelle. Ils comprendront la complexité du système actuel. L'un des buts poursuivis par le projet de loi actuel est de simplifier au maximum la législation en vigueur.

M. Bongard précise qu'il convient de fixer dans le projet de loi la fourchette de la taxe afin d'éviter que la taxe en question ne soit cassée par la justice.

Un député s'enquiert de la pratique romande en matière de taxes appliquées aux taxis.

M. Bongard fait état d'une taxe annuelle, à Bâle, de 250 F pour les taxis B (taxis de service restreint) et de 700 F pour les taxis A (taxis de service public). A Lausanne, les taxis de service public payent entre 600 et 1 200 F par année.

Le Président rappelle que Genève se caractérise, à la différence d'autres cantons, par la présence d'un aéroport sur son territoire, ce qui est un élément important dans la problématique des taxis.

Une députée mentionne à titre de comparaison la taxe dont s'acquittent les restaurateurs pour l'utilisation du domaine public en matière de terrasses.

Le Président met aux voix l'article 14 amendé qui est adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

Article 15 Titularité des permis de service public

¹ *Le titulaire d'un permis de service public ne peut être que :*

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

Un député demande si l'exploitant d'une entreprise peut aussi conduire un véhicule.

M. Monney répond par l'affirmative. La personne concernée peut disposer des deux autorisations.

M. Bongard rappelle en complément les dispositions de l'article 6 du projet de loi concernant la centrale unique.

Pas d'opposition, l'alinéa 1 est adopté.

Alinéa 2

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

M. Monney explique que le but de cet alinéa est d'empêcher une personne n'ayant qu'une autorisation de chauffeur indépendant d'avoir plusieurs permis de service public. Si elle souhaite utiliser son véhicule avec d'autres personnes, elle doit alors passer les examens d'exploitant d'entreprise. Elle pourra alors employer des tiers ou louer son véhicule au moyen d'un bail à ferme.

M. Monney précise qu'un permis de service public est lié à un véhicule. Pour avoir plusieurs véhicules, il faut plusieurs permis.

Pas d'opposition, l'alinéa 2 est adopté.

Date de dépôt : 17 septembre 2013

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur le transport professionnel de personnes (H 1 30)

Seconde partie

Alinéa 3

³ *La titularité de chaque permis de service public est personnelle et intransmissible.*

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 15 ainsi amendé qui est adoptée à l'unanimité.

Chapitre II Conditions d'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Pas d'opposition, adopté.

Section I Droits et obligations en général

Pas d'opposition, adopté.

Article 16 Obligation générale d'informer

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

M. Monney signale que cette disposition concerne typiquement les retraits du permis de conduire.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 4

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 16 qui est adoptée à l'unanimité.

Article 17 Autres obligations générales

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

Une députée se demande comment il sera possible de procéder à des vérifications en la matière.

M. Monney signale que cette obligation de courtoisie existe déjà à l'heure actuelle. Il convient de faire cette mention, mais cela s'avère effectivement difficile à contrôler. On peut cependant espérer que les clients, suite à l'adoption de cette loi, se plaindront en cas de constat défavorable, étant par ailleurs aussi rappelé que la centrale unique travaillera sur concession et aura par conséquent des comptes à rendre à l'Etat.

M. Bongard note que les plaintes concernant la courtoisie sont plutôt rares. Par contre, il arrive que des clients se plaignent de la conduite d'un chauffeur.

Un commissaire constate que le législateur peut certes dissenter longtemps sur le contenu de cette disposition, mais celle-ci lui semble importante. Le seul fait d'avoir une telle disposition dans la loi constitue déjà une indication importante.

Pas d'opposition, l'alinéa 1 est adopté.

Alinéa 2

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

M. Bongard précise qu'il est toujours possible de retrouver le chauffeur concerné, même s'il refuse de décliner sa carte professionnelle à un client, pour autant cependant que ce dernier retienne le lieu et l'heure de prise en charge, respectivement la plaque numérolologique.

Le Président rappelle le souhait de la sous-commission à ce que le client puisse disposer automatiquement d'une quittance, quittance qui pourrait le cas échéant aussi mentionner le nom du chauffeur concerné.

Un député note que les milieux professionnels sont semble-t-il opposés à la remise de quittances comme dans n'importe quel commerce.

M. Bongard estime qu'il faut veiller aux définitions et aux différences entre les différentes catégories, chauffeur indépendant, chauffeur employé et exploitant d'entreprise.

Un commissaire propose le libellé suivant :

« ...doit rendre visible en tout temps sa carte professionnelle. »

M. Bongard suggère de préciser les choses :

« ...aux fins d'identification par le client »

Ce même commissaire formule la proposition suivante :

« ...doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à fin d'identification par ses clients. »

Le Président met aux voix cette proposition d'amendement qui adoptée à l'unanimité.

Alinéa 3

³ Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, ainsi que les informations qui doivent figurer sur la quittance émise et proposée d'office à chaque client, dont une copie est conservée par les chauffeurs.

M. Monney précise que la sous-commission doit indiquer si elle souhaite que la carte professionnelle du chauffeur figure à la vue du client.

Le Président demande si le département suivra le souhait de la sous-commission de voir afficher sur la quittance le nom du chauffeur et son numéro d'identification.

M. Bongard indique que le département examinera la question, étant précisé que ce devrait être techniquement possible. Il suffit en effet d'introduire un certain nombre de données dans l'appareil.

M. Monney signale qu'un certain nombre de chauffeurs indépendants évitent de mentionner le montant sur la quittance qu'ils délivrent afin d'éviter de payer la TVA.

Une députée constate que le numéro de TVA ne donne pas d'indication sur le chauffeur, mais plutôt sur l'exploitant.

M. Bongard indique que le client souhaitant une quittance doit en faire la demande. Il s'agit en l'occurrence pour eux d'une exigence fiscale.

Une autre députée estime qu'il faut exiger la remise automatique d'une quittance. Elle ne voit pas pourquoi cette profession ne pourrait pas se soumettre à certaines règles. Il convient à son avis de se montrer ferme à ce propos.

Le Président met aux voix l'alinéa 3 qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 4

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 5

⁵ Chaque véhicule doit être utilisé conformément à la catégorie à laquelle il appartient, et ne peut en aucun cas être utilisé comme un véhicule d'une autre catégorie.

M. Bongard explique qu'il n'est pas possible d'enlever la bonbonne et de fonctionner comme limousine.

Pas d'opposition, l'alinéa 5 est adopté.

Le Président met aux voix l'article 17 qui est adoptée à l'unanimité.

Article 18 Définition des prix des courses et des tarifs

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

Un commissaire mentionne l'exemple d'un parking public, où les tarifs horaires sont indiqués à l'entrée. La même indication devrait à son avis être donnée s'agissant des taxis.

M. Monney précise que le guichet qui sera mis en place à l'aéroport sera en mesure de donner de telles informations.

M. Bongard ajoute que le guichet multimodal situé dans le hall des arrivées de l'aéroport a quant à lui de la peine à obtenir des taxis des fourchettes de prix.

Pas d'opposition, l'alinéa 1 est adopté.

Alinéa 2

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

Un député demande si la dernière phrase de l'alinéa signifie que le chauffeur doit enlever sa bonbonne à l'étranger.

M. Bongard répond par l'affirmative.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

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

Une députée estime que cette disposition s'avère capitale afin d'éviter les refus de courses. Il s'agit cependant de fixer un prix de course minimal qui soit raisonnable, ni trop haut, ni trop bas. Un montant de 25 F ne lui paraît pas excessif.

Le Président suggère de compléter l'alinéa 3 :

« ...de Genève *ou d'autres sites.* »

M. Monney indique que la question du prix de course minimal a été abordée lors de l'élaboration du projet de loi. Il s'avère en l'occurrence important d'avoir une offre suffisante des taxis au départ de l'aéroport. De leur côté, les taxis expliquent qu'il est difficile pour eux d'attendre longtemps un client au départ de l'aéroport pour finalement prendre en charge un voyageur souhaitant simplement effectuer une petite course. Lors de l'élaboration du projet de loi, il a été question de fixer un prix de course minimal à 25 F, étant précisé que ces 25 F ne viendraient pas s'ajouter au coût du trajet. Le compteur horokilométrique serait bloqué à 25 F et se mettrait en marche dès que ce montant serait atteint. Ce ne serait pas une surtaxe au départ de l'aéroport, mais bien un prix minimum.

Un commissaire comprend le point de vue des chauffeurs de taxis. Pour ceux qui attendent à l'aéroport, il y a l'espérance de la course, l'attente de la course. Prendre en charge après un délai d'attente plus ou moins long un client souhaitant se rendre à un hôtel situé à proximité de l'aéroport peut effectivement s'avérer pénalisant par rapport à d'autres taxis qui effectueraient une plus longue course. Il est donc favorable à la fixation d'un prix de course minimal.

M. Bongard précise qu'il n'y a pas que l'attente de la course qui « gêne » les chauffeurs de taxis, mais aussi l'impossibilité de sortir de la zone d'attente des taxis. Il ajoute que les taxis de l'aéroport ne travaillent pas avec les centrales d'appels.

M. Monney précise que le projet de loi du Conseil d'Etat a été préparé pendant plusieurs mois en étroite collaboration avec les milieux des taxis, projet dont 90 à 95 % des dispositions leur convenaient. Quant au montant de 25 F, il a été discuté avec eux et ce sont même les milieux des taxis qui ont proposé ce montant-là.

M. Monney note enfin que le montant de 25 F devrait correspondre à la moyenne basse des courses au départ de l'aéroport.

M. Bongard précise que le tarif fixé par le Conseil d'Etat est un tarif minimum.

Un député demande si le prix de course minimal de 25 F comprendra la prise en charge de 6 F.

M. Bongard répond par l'affirmative et indique qu'il sera convenu entre le chauffeur et le client un tarif préalable de 25 F pour le trajet à effectuer.

Le Président met aux voix l'article 3 tel que figurant dans le projet de loi amendé : Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 4

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 5

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 6

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 7

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

Un député demande si un client souhaitant effectuer un trajet en limousine pour 2 000 F pourrait le faire.

M. Monney indique que la limousine met son temps à disposition. Le prix est convenu d'avance pour une durée déterminée. Quant au taxi, il est chargé d'effectuer un trajet.

Pas d'opposition, l'alinéa 7 est adopté.

Le Président met aux voix l'article 18 qui est adoptée à l'unanimité.

Article 19 Obligations spécifiques du chauffeur indépendant

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

Un commissaire s'enquiert de la différence entre les termes « personnellement » et « de manière effective ».

M. Monney indique qu'il est possible de supprimer les termes « de manière effective ».

Le Président met aux voix l'article 19, alinéa 1, ainsi amendé :

« ...doit le conduire personnellement, et ne peut... »

L'alinéa 1 est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

M. Monney indique que le projet de loi va instaurer des taxis de service public avec une obligation pour les véhicules d'être mis à disposition du public, l'organisation relevant de la centrale unique. On attendra en conséquence que les chauffeurs soient aussi disponibles

M. Bongard explique que l'incapacité de travail ne pourra pas dépasser six mois, car il arrive que certains chauffeurs, pour une raison ou une autre (maladie, accident, etc.), ne soient plus en état de conduire. A ce moment-là, leurs véhicules doivent pouvoir être utilisés par un autre chauffeur, mais le régime du certificat médical ne doit pas se prolonger au-delà de six mois. C'est l'idée de cette disposition.

Un commissaire comprend bien le sens de cet alinéa, mais il estime qu'il conviendrait de le compléter en parlant de « dispense de conduite personnelle » :

« En cas... au département une dispense de conduite personnelle. »

Le Président met aux voix cette proposition qui est adoptée à l'unanimité.

L'article 19 ainsi amendé est adopté sans opposition.

Article 20 Transports à prix forfaitaire

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

Un commissaire propose de supprimer la conjonction « et » :

« Tout chauffeur... de transport effectuées et mentionnant... »

Le Président met aux voix l'article 20, alinéa 1 amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 20 amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 21 Obligations spécifiques des exploitants et entreprises

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

² Les exploitants et entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat type de travail.

Un député demande s'il existe aujourd'hui une convention collective de travail.

M. Bongard répond par la négative. Une convention collective de travail avait été prévue voici quelques années, mais elle n'existe plus aujourd'hui. Il manquait d'ailleurs un partenaire à cette convention à l'époque. Quant à l'idée d'un contrat-type de travail, elle a effleuré les milieux professionnels pendant quelque temps, mais il n'y a rien d'effectif pour l'heure.

L'article 21, alinéa 2, ne fait l'objet d'aucune opposition, il est adopté.

Alinéa 3

³ En cas de location d'un véhicule d'une entreprise à un chauffeur indépendant, le loyer est fixé entre les parties mais ne peut être supérieur au loyer maximal admissible par type de véhicules, déterminé par le département après consultation des milieux professionnels, afin d'empêcher tout rendement abusif de l'entreprise.

L'article 21, alinéa 3, ne fait l'objet d'aucune opposition, il est adopté.

Alinéa 4

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

Un commissaire s'interroge sur la nécessité de cet alinéa 4.

M. Monney estime préférable de maintenir cette indication compte tenu de l'aspect parfois réfractaire de certains membres de la profession, étant cependant entendu que cette disposition n'a pas de véritable portée normative.

L'article 21, alinéa 4, ne fait l'objet d'aucune opposition, il est adopté.

Le Président met aux voix l'article 21 amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Section II Droits et obligations spécifiques aux taxis de service public

Pas d'opposition, adopté.

Article 22 Utilisation du domaine public

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

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

Un commissaire demande si les taxis ont le droit de s'arrêter sur une voie bus/taxis pour déposer un client.

M. Bongard indique que les taxis n'ont certainement pas le droit de stationner sur une telle voie. Quant à la dépose d'un client, la LCR s'applique, mais l'alinéa 2 ne prévoit rien de spécifique.

M. Monney ajoute que le bon sens voudrait que le taxi dépose son client à un endroit où il ne gêne pas la circulation.

Le Président met aux voix l'article 22, alinéa 1 ; il est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

Un député s'enquiert de la signification des termes « allure normale ». Il propose par ailleurs de compléter cet alinéa :

« ²...dans le dessein de rechercher des clients *et de perturber la progression des transports publics.* »

M. Bongard précise que la question posée à l'alinéa précédent s'inscrit plutôt dans le présent alinéa. Quant à la proposition faite par le député concernant les transports publics, il viserait pour sa part plutôt la circulation en tant que telle et pas seulement les transports publics.

M. Bongard indique que « l'allure normale » doit être comprise par opposition à la circulation lente en vue de maraudage.

Un commissaire s'interroge sur la distinction entre un taxi en maraude et un taxi qui se fait héler. Si la distinction ne peut être faite, il ne voit pas la nécessité d'interdire le maraudage.

M. Monney cite l'exemple d'un taxi circulant à 10 ou 15 km/h, sans obstacle sur sa voie de circulation, avec derrière lui une file de véhicule au ralenti. On

peut facilement conclure que ce taxi-là est en maraude et qu'il gêne la circulation pour ce faire. S'il se trouve par contre dans un flux de circulation et qu'il suit ce flux en roulant à l'allure du trafic, on peut alors admettre qu'il s'arrête pour prendre en charge une personne le hélant au bord de la route.

Le Président met aux voix l'article 22, alinéa 2 ; il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le Président met ensuite aux voix l'article 22 ; il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 23 Obligation des chauffeurs indépendants et entreprises de s'abonner à la centrale unique

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

Un député indique que l'ATSP est au courant de l'idée de la centrale unique. Cette idée pourrait être acceptée par les milieux professionnels, mais sous une certaine forme. Pour sa part, il estime que cette idée de centrale unique pourrait s'avérer très bonne, mais il cherche maintenant à rassembler tout le monde autour de cette idée-là.

Une députée ajoute que la centrale unique risque de constituer une importante pierre d'achoppement, car il s'agit d'un pilier du projet de loi.

Une autre députée se demande ce qui rebute tellement les chauffeurs de taxis par rapport à la centrale unique.

L'un de nos collègues est en mesure d'apporter une partie de la réponse. Pour son groupe, c'est l'aspect monopolistique de la centrale unique qui pose problème. Certains députés de son groupe craignent qu'une « mafia des taxis » ne s'impose. Par contre, si la centrale unique devait par hypothèse être gérée par les TPG, son groupe serait alors unanime à la soutenir.

Un commissaire note qu'il n'est pas possible de lier a priori la centrale unique aux TPG. Il n'est pas envisageable d'articuler quelque chose de nécessaire sur quelque chose de contingent.

Il ajoute que tout le monde doit une fois ou l'autre, dans les grandes discussions politiques, avaler des couleuvres et faire des consensus, que ce soit par exemple pour les caisses de pension ou pour la traversée de la rade. Il en va de même ici.

M. Monney revient sur les craintes du MCG quant au risque de mafia des taxis au travers de la centrale unique. Il existe trois raisons qui font que le département ne partage pas ces craintes. Tout d'abord, dans la mesure où une concession sera accordée, elle le sera pour une durée de cinq ans. Si le dernier concessionnaire ne donne pas satisfaction, il aura a priori peu de chance de remporter une nouvelle fois la concession. Le concessionnaire travaillera systématiquement sous « pression », car il devra rendre des comptes à l'Etat. C'est le problème qu'il y a actuellement avec les centrales d'appels, car elles n'ont strictement aucun compte à rendre à l'Etat. Ensuite, au travers même de la concession, le législateur définit une mission très précise et peut imposer cette mission au concessionnaire en contrôlant si elle est bien remplie. Enfin, troisième garantie contre le risque mentionné, il est prévu qu'au sein de la direction opérationnelle il n'y ait personne qui exerce d'autres professions soumises à cette loi sur les taxis. Ainsi, aucun chauffeur de taxi ou exploitant d'entreprise de taxis ne pourra faire partie de la direction opérationnelle, étant précisé que c'est cette direction opérationnelle qui gèrera au quotidien le bon fonctionnement de la centrale unique sous concession.

M. Bongard rappelle le contenu du document distribué lors d'une précédente séance, faisant état des diverses revendications des chauffeurs de taxis. Si l'on était jusque-là dans une logique de moyens, la mise sur pied d'une centrale unique fera passer cette logique de moyens à une logique de résultats aux yeux des chauffeurs de taxis. Pour les milieux professionnels, il n'y a qu'à laisser faire le marché. Quant à l'obligation d'affiliation, elle a pour but de permettre à la centrale unique de disposer de disponibilités suffisantes. Enfin, dernier point, personne ne prétend que cette obligation d'affiliation devrait être de 100 %. Un chauffeur pourrait vouloir travailler à mi-temps et vouloir en conséquence un abonnement à la centrale de 50 %. Les milieux professionnels sont conscients que proposer une obligation d'affiliation à temps partiel serait une manière d'éviter l'écueil de l'obligation d'affiliation.

M. Monney indique que les taxis sont pour certains persuadés que cette centrale unique constituera un moyen de contrôle et ils ne souhaitent pas être soumis à un tel contrôle, étant précisé qu'il n'y a pas, aujourd'hui,

d'obligation pour les centrales d'appels de rapporter les plaintes des clients. C'est probablement aussi pour cela qu'ils préfèrent le système actuel.

Le Président met aux voix l'article 23, alinéa 1 ; il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Alinéa 2

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

Un député (R) propose un ajout :

« ...au prorata de leur utilisation »

Le Président met aux voix l'article 23, alinéa 2 (non amendé) ; il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le Président met ensuite aux voix l'article 23 qui est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 24 Exigences relatives aux véhicules

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

a) si le taxi est libre ou occupé ;

b) le tarif du taxi.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

³ *Le département peut notamment imposer l'installation d'un quittancier automatique dans tout taxi, et l'impose dans le véhicule de chaque chauffeur de taxi qui n'émet et ne propose pas d'office une quittance à ses clients.*

Un député propose de commencer différemment l'alinéa 3 :

« ³Le département impose notamment... »

M. Monney indique que l'alinéa 3 pourrait être supprimé et l'alinéa 2 complété :

« ²...L'équipement est composé notamment... *et d'un quittancier automatique...* »

Le Président propose le libellé suivant :

« ²...L'équipement est composé notamment *d'un quittancier automatique*, d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne... »

Le Président rappelle que la volonté claire de la sous-commission est de prévoir un quittancier automatique, un système de géolocalisation et la possibilité d'un paiement par carte de crédit.

M. Bongard précise que le principe du paiement par carte de crédit figurera à l'article 25, alinéa 5.

Un commissaire estime que la question du compteur horokilométrique et du quittancier automatique, ressortissant du véhicule, doivent figurer là où il est question du véhicule, c'est-à-dire à l'article 24. Quant au moyen de paiement par carte de crédit, il doit lui figurer à l'article 25, alinéa 5.

M. Monney précise qu'il est tout de même important de mentionner le quittancier automatique, de manière à éviter qu'un chauffeur ne délivre une quittance à la main sur un morceau de papier.

M. Bongard signale qu'en 2010, 480 affiliés à Taxiphone SA sur 543 étaient équipés d'un appareil de paiement par carte de crédit. Ce qui signifie que cela ne devrait pas poser en soi de problème que tous les véhicules soient équipés d'un appareil permettant le paiement par carte de crédit, puisque près de 80 % des taxis le sont déjà.

M. Bongard explique ensuite que la notion de quittancier automatique ne doit pas se comprendre comme un ticket sortant à l'arrêt du véhicule. Les milieux professionnels s'opposent pour leur part à la notion d'automatisme.

Le Président ne comprend pas pourquoi, avec la technologie actuelle, qu'un système ne puisse pas transférer directement l'information du compteur horokilométrique au quittancier.

M. Bongard indique que la centrale unique, qui devra être propriétaire du matériel embarqué dans les véhicules, aura la responsabilité de l'installation de l'équipement.

M. Monney estime qu'il serait effectivement judicieux, du moment que le chauffeur appuie sur son compteur horokilométrique pour mettre un terme à la course, que le quittancier automatique se déclenche à ce moment-là et délivre une quittance.

Le Président indique que l'article 24, alinéa 3 du projet de loi est abrogé, la notion de quittancier automatique étant transférée à l'alinéa 2.

Alinéa 4

⁴ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation et d'entretien relatives aux véhicules et à leur équipement.

Le Président signale que l'alinéa 4 deviendra l'alinéa 3.

Pas d'opposition, l'alinéa 4 (futur 3) est adopté.

Alinéa 5

⁵ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement, mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation sujette au contrôle des autorités en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Le Président note que l'alinéa 5 deviendra l'alinéa 4.

Pas d'opposition, l'alinéa 5 (futur 4) est adopté.

Un commissaire s'interroge sur l'origine de la durée de 20 jours.

M. Bongard mentionne la LCR.

Le département propose les modifications suivantes pour cet article :

² Tout taxi de service public est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, et muni en permanence d'un équipement, lesquels sont agréés par le Conseil d'Etat. L'équipement est composé notamment :

a) d'un compteur horokilométrique ;

b) d'un quittancier automatique ;

c) d'une enseigne « taxi » lumineuse spécifique aux taxis de service public, fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé et le tarif du taxi ;

d) d'un système de géolocalisation.

M. Monney rappelle que cette disposition ne posait pas de problème sur le fond à la sous-commission. Il s'agit juste d'une nouvelle formulation qui est proposée ici.

Une députée relève que cet alinéa ne contient aucune référence au paiement par carte de crédit.

M. Monney signale que cette question est abordée dans les obligations figurant à l'article 25, alinéa 5.

Elle estime que l'appareil permettant le paiement par carte de crédit devrait figurer dans les exigences relatives au véhicule.

Un député suggère de ramener l'article 25, alinéa 5 (moyens de paiement) à l'article 24, alinéa 2, sous lettre b).

Le Président inscrirait le moyen de paiement par carte de crédit sous une lettre c) nouvelle et coulisserait les actuelles lettres c) et d).

Un député précise que la dénomination technique de l'appareil de paiement par carte de crédit s'appelle un terminal de paiement.

Le Président estime que la dénomination « système de paiement par carte de crédit » s'avère plus générique.

Un député abonde dans le sens de M. Monney. Il convient de mentionner cet appareil dans l'équipement du véhicule. A ce propos, il se demande s'il existe un système de paiement adapté aux taxis.

M. Bongard signale qu'il avait été précisé en 2008-2009 que les deux-tiers des taxis affiliés à Taxiphone SA étaient ou seraient dotés d'un moyen de paiement par carte de crédit. Actuellement, 480 véhicules sur 543 affiliés à cette centrale sont équipés d'un appareil. Il n'y a donc pas de problème technique en la matière.

M. Bongard ajoute que les chauffeurs de taxis, dans leurs revendications, considèrent la quittance comme un moyen de traçabilité fiscale.

M. Monney formule la proposition suivante afin d'éviter le recours par un chauffeur à un sabot de lecture de cartes de crédit :

« c) un système électronique de paiement par carte de crédit »

Le Président signale que les lettres c) et d) actuelles deviendraient les lettres d) et e).

Le Président met aux voix l'article 24, alinéa 2 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

M. Monney propose de modifier l'alinéa 4 (auparavant 5) et signale qu'il est dorénavant fait référence au droit fédéral.

⁴ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour la durée maximale autorisée par la législation fédérale sur l'assurance des véhicules, d'un véhicule de remplacement, mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation au contrôle des autorisé en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Le Président met aux voix l'article 24, alinéa 4 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 24 amendé qui est adopté à l'unanimité.

Article 25 Autres obligations

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

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

Un député demande s'il y a des heures maximales d'utilisation.

M. Monney indique que les chauffeurs sont limités par le droit fédéral. Mais le véhicule pourrait être utilisé 24h/24.

Pas d'opposition, l'article 25, alinéa 3 est adopté sans modification.

Alinéa 4

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

M. Bongard signale que les milieux professionnels souhaitent se contenter de l'alinéa 3. Ils préfèrent placer la disponibilité sur les véhicules et non pas sur les chauffeurs. Ils seraient néanmoins prêts à accepter l'exigence de la disponibilité du véhicule conduit par un seul chauffeur ou par deux chauffeurs.

Une députée formule la proposition suivante :

« ...fixe d'entente avec la centrale unique le nombre d'heures minimal... »

M. Monney précise que cette disposition oblige un exploitant disposant d'un petit nombre de véhicules, par exemple un véhicule, à conduire son propre véhicule. L'important est la mise à disposition du public du véhicule. Peu importe qui conduit le véhicule du moment qu'il s'agit d'un chauffeur autorisé.

M. Bongard indique que le chauffeur disposant d'un véhicule doit travailler 130 jours par année s'il entend engager des employés. En d'autres termes, il n'est pas souhaité que l'employé devienne indépendant avec le véhicule à la place de la personne initialement autorisée. Il n'y a pas seulement la question de l'employé car se pose désormais aussi la question du locataire (bail à ferme).

Alinéa 5

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

Un commissaire propose l'amendement suivant :

«⁴Tout taxi de service public doit offrir des moyens de paiement qui comprennent les cartes de crédit usuelles. Le Conseil d'Etat peut encore définir d'autres obligations. »

Le département fait une autre proposition :

⁵ Tout taxi de service public doit offrir des moyens de paiement qui comprennent notamment les cartes de crédit usuelles.

Un commissaire propose un autre libellé :

«⁵Tout taxi de service public doit accepter les moyens de paiement qui comprennent notamment les cartes de crédit usuelles. »

M. Monney suggère une autre formulation :

«⁵Tout taxi de service public doit accepter tout moyens de paiement, notamment les cartes de crédit usuelles. »

Le Président met cette dernière proposition aux voix qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 6

⁶ Le Conseil d'Etat peut définir d'autres obligations par règlement.

Le Président met aux voix l'alinéa 6 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 25 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Section III Droits et obligations spécifiques aux taxis de service restreint et aux limousines

Pas d'opposition, adopté.

Article 26 Utilisation du domaine public et exigences relatives aux véhicules

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

M. Monney indique que cette disposition n'a, en soi, pas de véritable portée normative. Elle a surtout pour objectif de distinguer les taxis de service public des taxis de service restreint. Ces derniers ne bénéficient en l'occurrence d'aucun privilège, notamment pas de l'usage accru du domaine public.

Une députée estime que le libellé n'est pas très explicite. Elle se demande s'il ne serait pas plus simple d'indiquer que les taxis de service restreint ne bénéficient pas de l'usage accru du domaine public.

M. Monney note que le libellé de cet alinéa pourrait fort bien être modifié. Il fait part de deux propositions :

« ¹Aucun chauffeur de taxi de service restreint ou de limousine ne dispose d'un droit d'usage accru du domaine public. »

« ¹Les chauffeurs de taxis de service restreint ou de limousine ne disposent pas d'un droit d'usage accru du domaine public. »

Un député est gêné par l'adjectif « commun » figurant à l'alinéa 1 du projet de loi, étant entendu que cet alinéa 1 s'explique sans doute par l'alinéa 3 du même article. Il se demande si cet alinéa 1 est compréhensible sur le plan juridique.

M. Monney constate que le libellé de cet alinéa s'avère clair. Cette disposition doit être interprétée en parallèle à la disposition de même nature applicable aux taxis de service public.

Un commissaire a noté que les alinéas 1 et 3 fonctionnaient ensemble. Ils pourraient par conséquent peut-être être fusionnés :

« Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les chauffeurs de taxis de service restreint ou de limousines disposent / peuvent disposer du droit d'usage commun du domaine public. [...] »

M. Monney relève que cette modification pourrait s'avérer un peu lourde, l'alinéa 3 d'origine étant déjà long. La lecture du nouvel alinéa apparaîtrait peut-être un peu fastidieuse. Il apparaît plus judicieux de poser d'abord la règle et d'en venir ensuite à la dérogation.

Le Président met aux voix l'alinéa 1 (non amendé); il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le Président suggère de demander au département de se montrer attentif à la question lors de la rédaction du règlement d'application. Il se demande à ce propos si les chauffeurs de taxis, lors de leur formation, reçoivent des explications concernant la loi sur les taxis.

M. Bongard indique que les chauffeurs de taxis doivent travailler sur la loi en vue des examens.

Un commissaire revient sur le titre de la section III. Il se demande si l'adjectif « spécifiques » porte sur les « droits et obligations. Il le pense, auquel cas l'alinéa 1 pourrait à son avis être supprimé.

M. Monney estime tout de même préférable de préciser ce qui n'est pas spécifique dans la mesure où il s'agit de la règle.

Alinéa 2

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

Le Président propose de déplacer l'alinéa 3 à l'alinéa 2.

M. Bongard signale que l'alinéa 3 précise ce qui existe déjà pour certains aspects.

La sous-commission remonte l'alinéa 3 à l'alinéa 2.

Alinéa 4

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

Le Président indique que l'alinéa 4 devient alinéa 3.

M. Bongard explique que ces autorisations exceptionnelles sont délivrées lors de grands événements ou de certaines manifestations d'envergure. Cette exception est mentionnée dans le projet de loi, car elle déroge au principe.

Le Président note qu'il est fait référence au département de la mobilité. Il se demande s'il ne conviendrait pas d'être plus général.

M. Monney estime préférable de se référer à ce département-ci.

Un député se demande s'il est nécessaire de parler dans cet alinéa des taxis de service public, alors que l'article concerne les seuls taxis de service restreint.

M. Monney indique que l'idée de cette disposition est de pouvoir envisager des exceptions si l'on se rend compte que les taxis de service public ne sont pas en mesure d'absorber la demande. Il convient d'apporter cette précision ici pour la bonne compréhension de la disposition.

Une députée n'est pas dérangée par cette référence aux taxis de service public. Cela étant, elle suggère de supprimer la dernière phrase de l'alinéa.

Un député a constaté la présence, en marge de certaines manifestations, de limousines portant des plaques étrangères.

M. Bongard explique que certains constructeurs mettent des véhicules à la disposition de manifestations pour effectuer des transports entre le lieu de la manifestation et les hôtels. Dès le moment où ces transports s'effectuent à titre gratuit, ils ne sont pas soumis à la législation sur les taxis.

M. Monney revient sur la proposition d'une députée et indique que le département ne s'oppose pas à la suppression de la dernière phrase de l'alinéa :

« En cas...aux taxis et aux limousines. »

Le Président met aux voix cet alinéa amendé qui est accepté à l'unanimité.

Alinéa 2 devenu 4

⁴ Les chauffeurs de taxis de service restreint et de limousine ont la stricte interdiction de circuler dans le dessein de rechercher des clients, ainsi que de prendre en charge toute personne par qui ils se font héler.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 5

⁵ Tout taxi de service restreint peut comporter à l'arrière du véhicule un signe distinctif comportant la désignation « taxi », agréé par le Conseil d'Etat, mais est dépourvu de toute inscription sur les côtés du véhicule et de toute enseigne lumineuse. Il est soumis pour le surplus à l'application par analogie de l'article 24 et de ses dispositions d'application.

L'article 26, alinéa 5 fera l'objet d'une reformulation.

Alinéa 6

⁶ Les limousines sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif, agréé par le Conseil d'Etat ; elles ne comportent aucune caractéristique pouvant créer une confusion avec les taxis. Elles sont soumises pour le surplus à l'application par analogie de l'article 24, alinéas 1, 6 et 7, ainsi que de ses dispositions d'application.

M. Monney signale que plusieurs modifications sont proposées ci-dessous :

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

² *En dérogation à l'alinéa 1, le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les chauffeurs de taxis de service restreint et/ou de limousine peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte, ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.*

³ *En cas d'événements entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules, le département peut, en concertation avec le département chargé de la mobilité et les milieux professionnels, accorder à l'ensemble des taxis et limousines des autorisations exceptionnelles et temporaires de stationnement sur le domaine public, limitées à certains emplacements provisoires et réservés aux taxis et aux limousines.*

⁴ *En cas de manifestation d'envergure, le département en charge de la mobilité peut accorder à l'organisateur une autorisation d'usage temporaire de certaines voies de transport en commun limitée à la durée de la manifestation considérée et pour un nombre restreint de limousines, afin d'assurer le transport de personnes exclusivement à destination ou en provenance du lieu de la manifestation considérée.*

⁵ *Les chauffeurs de taxis de service restreint et de limousines ont la stricte interdiction de circuler dans le dessein de rechercher des clients, ainsi que de prendre en charge toute personne par qui ils se sont fait héler.*

⁶ *Chaque taxi de service restreint ou limousine s'acquitte d'une taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève, comprise entre 10 F et 20 F par jour et par véhicule, qui doit servir au financement des structures mises en place dans le but d'améliorer le service des taxis et limousines sur le site aéroportuaire, dans la mesure décidée par le Conseil d'Etat. Celui-ci peut identifier d'autres périmètres pouvant bénéficier de ce financement.*

Le Président met aux voix les alinéas ayant subi des modifications. Il commence par l'alinéa 3 amendé qui est adopté à l'unanimité.

Une députée demande si l'alinéa 4 est lié à la problématique des « limousines allemandes ».

M. Bongard se réfère à une autre problématique, à savoir celle des limousines affrétées par un prince saoudien.

Le Président met aux voix l'alinéa 4 amendé qui est adopté à l'unanimité.

Un commissaire se demande, concernant l'alinéa 6, s'il est nécessaire de spécifier un montant en francs.

M. Monney répond par l'affirmative, au risque sinon que les décisions qui seraient prises sur cette base soient cassées sur recours.

Un député note que la fourchette mentionnée va du simple au double. Dans la réalité, le montant tend bien souvent vers le maximum. Il s'interroge par conséquent sur les raisons de la fourchette en question.

M. Bongard signale que les milieux professionnels des taxis de service public ont suggéré qu'il puisse être perçu des transporteurs non genevois une taxe de prise en charge d'environ 7 F. Par ailleurs, si la loi ne prévoyait pas de maximum, cela constituerait une absence de base légale. D'où la proposition de fixer une fourchette.

Le Président met aux voix l'alinéa 6 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 26 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Titre IV Mesures et sanctions administratives

Article 27 Constat d'infraction

¹ Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de son règlement d'application sont compétents pour prendre les dispositions nécessaires à faire cesser les actes illicites et pour dresser les constats d'infractions. Ces constats sont adressés aux autorités compétentes pour le prononcé des mesures et sanctions justifiées par les circonstances.

Une députée rappelle l'existence de la brigade des taxis.

M. Monney explique que cette brigade existait par le passé. Elle n'est plus active aujourd'hui. L'un des souhaits de M. Unger, et des milieux professionnels, est de reconstituer cette brigade. Cela étant, au vu du contexte budgétaire actuel, cette idée n'apparaît plus prioritaire aujourd'hui.

M. Monney ajoute que la sous-commission pourra revenir ultérieurement sur la question, plus précisément sur le financement d'une telle brigade.

Cette même députée estime important l'existence d'une brigade des taxis. Dans cette perspective-là, il conviendrait à son avis de rédiger différemment l'alinéa 1.

Le Président entend bien la demande de Mme BOLAY. Cela dit, l'alinéa en question inclut, tel qu'il est rédigé, une éventuelle brigade des taxis. Il n'est pas certain qu'il faille mentionner spécifiquement cette brigade à l'article 27.

M. Monney précise que l'on ne désigne en principe pas dans une loi un service compétent. Ici, le libellé est déjà assez précis puisqu'il est fait référence aux agents de la force publique. Pour le surplus, cette brigade des taxis n'existe pas en l'état.

Un commissaire comprend la demande de sa collègue. Mais la mention des agents de la force publique lui paraît suffisante. Pour le reste, il propose le libellé suivant :

« Les agents...dispositions nécessaires. Les constats d'infractions sont adressés aux autorités. »

M. Bongard indique que l'idée consiste ici à permettre aux agents, en fonction de la situation, de faire cesser une activité. Il convient de distinguer deux aspects, à savoir d'une part faire cesser un acte illicite, d'autre part dresser un constat d'infraction.

Un député revient sur le titre IV et constate que le projet de loi ne contient aucune sanction pénale.

M. Monney explique qu'il est envisageable d'introduire des sanctions pénales. Il propose d'étudier ce chapitre et de garder en tête la possibilité d'introduire des amendes pénales, respectivement de remplacer les amendes administratives par des amendes pénales, étant précisé qu'il est beaucoup plus difficile de recouvrer des amendes administratives auprès de personnes domiciliées à l'étranger (par exemple un chauffeur français empruntant une voie de bus à Genève).

Une députée (S) demande si les APM ont la compétence d'appliquer cette loi.

M. Bongard précise que les APM n'ont pas encore cette compétence. Un projet (complément de compétences des APM) a été déposé en ce sens, qui est en cours d'examen à la Commission judiciaire et de la police.

Le Président met aux voix l'article 27 ; il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

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

Révocation

Alinéa 1

¹ *Le département révoque l'autorisation lorsque :*

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

Un commissaire s'interroge sur le délai de six mois figurant à la lettre b).

M. Monney indique que ce délai a été choisi arbitrairement. L'idée est qu'au-delà de six mois, cela peut poser un problème par rapport à la formation acquise. Il s'agit, sauf erreur, d'une reprise de la loi actuelle.

Un député évoque le cas d'un chauffeur qui voudrait prendre un congé sabbatique d'une année.

M. Bongard précise qu'il est ici question de la période de six mois après la délivrance de l'autorisation. Par la suite, un chauffeur peut fort bien prendre un congé sabbatique.

Le Président constate qu'il n'est pas fait référence à la possibilité d'un congé sabbatique à la lettre c). Le libellé proposé ne lui semble pour le surplus pas optimal.

Un commissaire propose de supprimer les termes « ne dépassant pas six mois » figurant à la lettre c).

M. Bongard indique que c'est possible.

Le Président met aux voix l'alinéa 1 ainsi amendé qui est accepté à l'unanimité.

Alinéa 2

Suspension et retrait

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

a) La suspension de son autorisation pour une durée de 10 jours à 6 mois ;

b) Le retrait de son autorisation.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 4

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

Une députée s'interroge sur la durée du délai, fixée à deux ans.

M. Monney explique que le retrait d'une autorisation est une décision grave, qui doit être suivie d'un certain effet. Il s'agit aussi de bien marquer le coup par rapport à une suspension (alinéa 2, lettre a).

Un député demande s'il s'agit ici d'une décision administrative.

M. Monney répond par l'affirmative et précise qu'un recours est possible devant la Chambre administrative de la Cour de justice.

Le Président met aux voix l'article 28 ; il est adopté à l'unanimité.

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

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

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

Le Président rappelle que la sous-commission avait déjà parlé du délai de 6 mois figurant à la lettre b).

M. Bongard confirme qu'il avait été question d'un tel délai à l'article 19, alinéa 2, mais le contexte est ici différent.

Le Président propose, par analogie, de supprimer les termes « ne dépassant pas 6 mois ».

Le Président met aux voix l'article 29, alinéa 1 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

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

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 4

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 5

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 6

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 29 amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 30 **Amende administrative**

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

M. Monney explique qu'il pourrait arriver un certain nombre de problèmes dans l'application de cette disposition, en particulier s'agissant de contrevenants étrangers. Cela étant, il serait possible d'imaginer, à la place de cette amende administrative, une amende de nature pénale. Cela permettrait, en cas de non-paiement de cette amende, de pouvoir faire exécuter cette sanction à l'étranger de façon beaucoup plus simple.

Un commissaire note que cela voudrait dire qu'une personne se voyant infliger une amende administrative élevée pourrait quitter la Suisse sans devoir être inquiétée par la suite.

M. Monney le confirme. Il y aurait toutefois des moyens de contraindre une personne à s'acquitter de son amende administrative si elle revient exercer sa profession à l'aéroport par exemple (par le biais d'un blocage de l'accès à l'aéroport). Mais la personne pourrait aussi changer de véhicule, ce qui lui permettrait de passer entre les mailles du filet.

Ce même commissaire est favorable à ne pas embêter ceux qui travaillent et qui effectuent correctement leur travail. Il ne voit par contre pas pourquoi il faudrait faire des ponts en or à ceux qui voudraient se soustraire à des sanctions. Dès lors, si cette solution d'amendes pénales ne s'avérait pas trop lourde, il n'y serait pas opposé.

Une députée demande quel serait l'inconvénient de disposer dans la loi d'une sanction de nature pénale.

M. Monney indique que le signal serait extrêmement fort. Une amende administrative n'a pas le même caractère.

M. Monney précise que le département va examiner la question de l'amende pénale à la place de l'amende administrative et les implications d'une telle modification.

Article 30 **Disposition pénale**

¹ *Indépendamment du prononcé des mesures ou sanctions prévues aux articles 27 à 29, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.*

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

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

Le Président indique qu'il s'agit d'une nouvelle proposition de rédaction du département, qui intègre la notion de sanction pénale. Les alinéas 4 et 5 de l'article 30 du projet de loi sont pour le surplus supprimés.

M. Bongard note que parmi les cas de figure possibles, il y a celui du transporteur sans aucune autorisation. Ce dernier pourrait donc faire l'objet d'une amende. Cette amende ne pourrait pas être encaissée sur le champ auprès du transporteur étranger concerné, mais ultérieurement, même la gendarmerie ne pouvant encaisser une amende immédiatement. Il en va de même du service du commerce. Des accords internationaux existent toutefois, qui permettent l'encaissement d'amendes au-delà de la frontière. Le but de la disposition proposée est de faciliter de tels encaissements.

Une députée se déclare favorable à des sanctions de nature pénale. Elle se demande cependant s'il ne pourrait pas être envisagé une mesure de confiscation préalable des véhicules étrangers concernés afin d'inciter les chauffeurs en question à s'acquitter des amendes dues.

M. Bongard mentionne à ce propos le principe de proportionnalité. La gendarmerie peut certes faire cesser tout déplacement du véhicule en question s'il porte potentiellement atteinte à la sécurité des autres usagers (véhicules « impropres » à la circulation au sens de la LCR). Le véhicule peut ainsi être immobilisé, le cas échéant être amené en fourrière. Mais quant à saisir le véhicule d'entrée de cause, cela paraît disproportionné par rapport à l'objectif poursuivi, à savoir encaisser une amende.

M. Monney constate que plusieurs problèmes se poseraient dans ce cas, notamment la durée de la confiscation. Par ailleurs, une telle mesure supprimerait l'effet suspensif lié à l'entrée en vigueur de la décision d'amende, au risque de causer un dommage économique irréparable à un chauffeur qui a peut-être des moyens de se justifier par rapport à l'infraction commise ou à l'infraction qu'il conteste. Il serait par conséquent disproportionné de prendre une telle mesure.

Un commissaire cite l'exemple d'un chauffeur circulant sans autorisation et se demande s'il y aurait une différence de traitement entre la loi actuelle et ce qui est proposé ici. Il se réfère par ailleurs à un récent reportage diffusé à la télévision faisant état d'un chauffeur dépourvu d'autorisation, mais contestant cet état de fait dans la mesure où il prétendait que ses clients étaient ses amis et qu'il effectuait ces transports à titre privé. Il s'agit là d'une manière d'argumenter qui évite de devoir rendre des comptes à la société et qui s'avère dommageable aux chauffeurs de taxis en ordre.

M. Monney explique qu'il est possible d'intervenir avec la loi actuelle. Cette personne pourrait se voir infliger une amende importante en rapport à l'activité déployée et à sa mauvaise foi. La loi actuelle permet déjà de sanctionner ce type de comportement par une amende administrative jusqu'à 100 000 F.

Un député demande s'il serait possible d'appliquer à Genève une mesure comme celle appliquée en France en cas de gros excès de vitesse, à savoir exiger le paiement immédiat d'une somme forfaitaire ou procéder à un blocage du véhicule en cas de refus.

M. Monney précise que la décision d'amender le conducteur est suspendue à l'échéance du délai de recours. Tant que la décision n'est pas entrée en vigueur, c'est-à-dire tant que le délai de recours n'est pas échu, la décision n'entre pas en force. On ne pourrait par conséquent pas exiger le paiement immédiat d'une amende pénale dès la constatation de l'infraction.

Un autre député constate que le système actuel présente une importante faiblesse dans la mesure où le principe de la dénonciation n'y est pas intégré.

M. Bongard indique que ce principe existe déjà. Lorsqu'un client se plaint d'avoir été mal traité ou d'avoir été confronté à un tarif jugé trop élevé, le service du commerce se saisit de cette plainte et instruit la plainte en question

sous la forme du droit d'être entendu. Des sanctions peuvent le cas échéant être prises.

Le député pensait à un autre cas, celui du chauffeur de taxi constatant des infractions commises par un autre chauffeur. Il n'y a pas de plainte à proprement parlé du client, mais le chauffeur indélicat contrevient manifestement à la loi.

Il dresse un parallèle avec les chauffeurs des TPG, qui ont le droit de dénoncer certaines infractions (une voiture garée à un arrêt de bus par exemple).

Le Président imagine que son collègue pense au cas d'un chauffeur de taxi « jaune » apercevant un taxi « bleu » sur une voie de bus. La question est de savoir si le premier chauffeur pourrait, photos à l'appui, dénoncer le taxi « bleu » auprès du service du commerce.

M. Bongard confirme que les employés des TPG ont la possibilité, selon la loi sur les TPG, de procéder à des dénonciations. Concernant les taxis, le DJPS avait à l'époque légitimé 6 à 8 chauffeurs de taxis de service public à pouvoir dénoncer certaines infractions limitées au parcage illégitime sur les cases d'attente « taxis ». Ces chauffeurs – il en reste deux aujourd'hui – avaient reçu une carte de légitimation de la Chancellerie. Le département s'est inquiété de cette situation l'année passée afin de connaître la tendance en la matière, notamment en lien avec la révision du règlement sur les APM et par rapport au nouveau code de procédure pénale. La réflexion a été conduite par le département de la sécurité et par la Chancellerie. La tendance va dans le sens de ne pas multiplier le nombre de chauffeurs de taxis légitimés.

Un commissaire estime qu'il faut faire très attention au système des dénonciations. Il verrait en revanche bien qu'un chauffeur de taxi travaillant de nuit puisse informer la centrale d'appels, laquelle serait autorisée à contacter ensuite, en fonction de critères déontologiques à préciser, la police.

M. Bongard note que ce genre d'informations transmises par les chauffeurs de taxis existe. Conférer un pouvoir de dénonciation à la centrale unique des infractions dont elle aurait connaissance et lui donner pouvoir de prendre des sanctions internes, serait possible. Si l'intention est d'aller plus loin et vise à conférer à chaque chauffeur le pouvoir de dénoncer formellement, elle risque de se heurter à certains problèmes.

Un député évoque le fait que les employés des TPG concernés prêtent serment. Dans ce contexte, il se demande s'il ne serait pas opportun d'assermenter les chauffeurs de taxis de service public.

M. Bongard note que l'idée de l'assermentation de tous les chauffeurs de taxis de service public pourrait a priori paraître séduisante. La question se poserait toutefois de savoir pourquoi ces seules personnes seraient capables de dénoncer les chauffeurs de taxis de service restreint et de limousines. Un autre problème apparaît. Jusque-là, 6 à 8 chauffeurs étaient habilités à dénoncer certaines infractions. Il est proposé aujourd'hui que 1 200 à 1 500 chauffeurs aient le pouvoir de dénoncer les infractions à la loi sur les taxis. Cela peut paraître séduisant en termes de nombre, mais cela risque de s'avérer compliqué au niveau de la gestion et de la formation. Et un tel nombre ne manquerait pas de diluer les responsabilités.

Une députée se dit opposée à l'idée de milice des taxis proposée par son collègue. Avec une telle perspective, on irait vers d'énormes problèmes et sans doute des bagarres. Cela étant, le problème s'avère épineux. Il conviendrait donc de trouver une disposition sanctionnant ce type d'attitude, ce qui permettrait de fédérer un maximum de chauffeurs de taxis.

Un député constate que l'axe principal du projet de loi, dans la perspective d'une meilleure acceptation par les chauffeurs de taxis, doit être le contrôle. Il est pour sa part ouvert à toutes les solutions. Il a été question à un moment donné au sein de la sous-commission d'équiper les taxis de service public d'appareils de photos pour capter certaines infractions commises par les taxis « bleus ».

M. Monney explique que l'un des rôles que devra tenir la centrale unique sera de réceptionner les plaintes des clients, ainsi que celles des chauffeurs de taxis. On peut donc imaginer assermenter, non pas 1 000 ou 1 500 chauffeurs de taxis, mais simplement quelques membres de la direction de la centrale unique, laquelle aura des relations privilégiées avec la police notamment. Pour le département, c'est aussi une façon de donner un rôle particulier à cette centrale unique. Cette dernière n'aura pas uniquement à répondre aux appels des clients, mais sera aussi amenée à répondre aux attentes des taxis de service public.

M. Bongard cite l'article 5, alinéa 2, lettre d : « *L'exploitation de la centrale vise notamment les objectifs suivants : [...] d) communiquer au département*

tout fait susceptible de constituer une infraction à la présente loi et/ou à son règlement d'exécution ».

M. Bongard mentionne à ce propos l'exemple de chauffeurs clandestins. Il a été porté à la connaissance du service du commerce et de la police le fait qu'un ou deux chauffeurs clandestins exerçaient la profession de taxis sur le territoire cantonal avec un véhicule privé immatriculé à l'étranger. L'information transmise au service du commerce a abouti à la mise au point d'une « mise en scène » qui a permis de confondre un de ces chauffeurs. Tout signalement doit faire l'objet de recherches et de croisements par l'autorité compétente.

Un député cite un exemple personnel proche de son habitation, où sont situées deux stations de taxis. Des véhicules non autorisés y sont en l'occurrence parqués en permanence. Une photo prise ce mardi atteste par exemple de la présence d'un taxi « bleu » et d'une limousine garés sur les cases « taxis ».

Il serait plutôt favorable à ce que ce type d'information passe par la centrale unique, plutôt que par les chauffeurs de taxis, mêmes assermentés. Cela risquerait d'être compliqué à gérer d'avoir 1 000 personnes susceptibles de dénoncer d'éventuelles infractions. Il serait ainsi préférable que la centrale unique puisse signaler, à charge ensuite au service du commerce ou à la brigade des transports d'intervenir.

M. Bongard indique que le service du commerce, constatant une infraction, peut intervenir. Cela étant, les horaires de ce service ne couvrent pas la totalité de la nuit, bien qu'il ait étendu ses horaires de travail jusqu'à 2 heures du matin. Le service du commerce consacre pour l'instant 100 jours/hommes au contrôle des taxis, soit, à raison de patrouilles à deux, 50 jours. Mais il ne peut pas être partout, à l'aéroport, à la gare, sur les cases taxis et sur les voies de bus. Quant à la brigade transports et environnement de la police, elle dispose de 4 ou 5 agents pour le contrôle des transports. Soit des effectifs insuffisants. Il serait évidemment plus agréable d'avoir, comme à Zurich, des contrôleurs pour l'équivalent de deux jours par semaine, patrouillant dans la ville et empruntant les taxis de manière anonyme. **Si l'on pouvait multiplier – c'était le souhait du DARES – les ressources sur le terrain – gendarmerie, police municipale et service du commerce – ce serait l'idéal.**

M. Monney constate qu'un système photographique avec transmission immédiate et automatique à la centrale unique, doublé d'un système de géolocalisation des taxis, irait typiquement dans le sens d'un processus de contrôle avec moyens de preuve.

Un député demande si le service du commerce, dans l'hypothèse où il serait compétent, disposerait de compétences suffisantes pour traiter des cas d'infraction (dénonciation d'une entreprise clandestine par exemple).

M. Bongard explique que la dénonciation d'une infraction peut, avec la loi actuelle, être traitée par le service du commerce, la PSI et la gendarmerie. Ces différentes entités ont la compétence. Pas les APM. Le problème se situe par contre au niveau des ressources. Pour augmenter le nombre de jours affectés au contrôle, il faudrait augmenter les effectifs, étant précisé que le service du commerce doit à ce jour garantir l'application d'une vingtaine de bases légales. A titre d'exemple, le service du commerce a organisé l'an passé 120 séances de médiation pour les problèmes de bruit. Ce service n'arriverait donc pas, pour l'heure, à faire plus que ce qu'il ne fait, sous réserve de ressources supplémentaires. Il est aujourd'hui question de brigade des taxis car la gendarmerie a des compétences plus étendues que le service du commerce, notamment en termes d'immobilisation de véhicules, de confiscation de plaques ou de suivi d'un véhicule en mouvement. Il faut savoir qu'il y avait, en 1980, quatre gendarmes à plein temps qui s'occupaient des taxis. Or, il y avait, en 1980, moins de 300 taxis. Aujourd'hui, il faudrait une douzaine de personnes pour faire ce travail.

Le Président passe au vote du titre IV :

Titre IV	Mesures et sanctions
-----------------	-----------------------------

Le titre IV ainsi amendé est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 30 :

Alinéa 1

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met ensuite aux voix l'article 30 dans son ensemble ; il est adopté à l'unanimité.

Titre V	Dispositions finales et transitoires
----------------	---

Chapitre I	Dispositions finales
-------------------	-----------------------------

Article 31	Dispositions d'application
-------------------	-----------------------------------

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

Pas d'opposition, adopté.

Article 31bis	Commission de suivi
----------------------	----------------------------

M. Monney précise que c'est à la sous-commission de donner au département des lignes directrices pour la rédaction de cette disposition.

Le Président explique que l'objectif serait de suivre l'application de la nouvelle loi, de s'assurer que la nouvelle loi et son règlement d'application s'avèrent efficaces, de vérifier sur plusieurs années que la loi déploiera ses effets, de modifier le cas échéant certaines dispositions (montant de la taxe par exemple), d'auditionner ou de se mettre en rapport régulièrement avec les milieux professionnels et surtout la centrale unique, et encore de s'assurer que la centrale unique effectue correctement son travail et respecte son cahier des charges.

Et cette commission ne sera crédible que si elle adopte une fois par année un rapport d'activité sous la forme d'un rapport divers au Grand Conseil.

Un député pense qu'une telle commission de suivi devrait peut-être auditionner régulièrement le service du commerce, la police et le département

concerné, voire si ces entités ne devraient pas siéger dans cette commission de suivi.

Le Président estime que cette commission devrait à tout le moins auditionner une fois par année la police, le service du commerce ou encore les représentants de la centrale unique et les milieux professionnels.

Un commissaire pense que cette commission de suivi devrait être parlementaire et uniquement parlementaire. Il serait effectivement intéressant que cette commission procède à des auditions, mais le législateur ne doit pas spécifier dans la loi que cette commission devrait auditionner. Le travail sera effectué en fonction d'un certain nombre de critères définis par cette future commission de suivi. Cela dit, il s'agira effectivement de savoir ce qui se passera et de prendre la température de l'application de la nouvelle loi. Il devrait à son sens s'agir d'une commission parlementaire qui rendra rapport au Grand Conseil. Cela peut être précisé dans la loi.

Une députée a des doutes quant à la forme et à l'objectif d'une telle commission de suivi. A titre de comparaison, la Commission des finances dispose de sous-commissions qui travaillent en lien étroit avec la commission, dans le cadre de l'examen des comptes et du budget. Dans le cas d'espèce, il est ici proposé une commission de suivi qui serait chargée de suivre l'application de la nouvelle loi. Or, ce n'est pas le rôle d'une commission parlementaire que de vérifier l'application d'une loi. Ce serait antinomique par rapport à la dénomination de commission parlementaire. Ce n'est pas le rôle du parlement que de vérifier l'exécution des lois.

Le Président rappelle par ailleurs qu'il existe des commissions interparlementaires chargées d'effectuer des contrôles, à l'instar de la commission de contrôle de la convention scolaire qui est chargée de contrôler l'application de la convention scolaire romande et d'en faire rapport.

M. Monney signale que plusieurs lois prévoient que l'administration publique des rapports annuels relatifs à l'application de ces lois. Ce sont des instruments de pilotage de lois en vue de les adapter le cas échéant aux réalités du terrain. Il faut cependant rester conscient que l'application d'une loi relève de la compétence de l'exécutif. Cette commission de suivi pourra évidemment formuler des recommandations, qui seront ou non acceptées par l'exécutif.

Le Président note que l'on pourrait imaginer dans le projet de loi que le département adresse un rapport annuel à la sous-commission taxis, laquelle procédera le cas échéant aux auditions nécessaires.

Un député estime qu'il y aura peut-être des adaptations techniques à faire suite à l'adoption de la nouvelle loi et ce sera alors au législateur de procéder à ces adaptations. Si c'est une commission externe au parlement qui est chargée d'effectuer ce suivi, elle devra saisir le Grand Conseil, alors que si cette commission est une commission parlementaire, celle-ci pourra directement procéder aux modifications nécessaires sans passer par une autre entité. Dans cette perspective, l'idée d'avoir une commission parlementaire, liée par exemple à la Commission des transports, serait intéressante. Cela étant, au niveau de la centrale unique, il conviendra de prévoir un conseil d'administration avec des représentants des milieux des taxis.

Le Président indique à ce propos que le législateur ne peut pas interférer dans la vie des entreprises et imposer la composition d'un conseil d'administration.

M. Monney constate que le domaine des taxis est un domaine sensible. Dans ce contexte-là, ce serait un signal politique fort à l'égard des taxis que de leur montrer qu'ils pourront avoir un accès direct au parlement par le biais d'une commission de suivi parlementaire. Cela étant, le législateur pourrait aussi décider de simplifier la procédure en demandant simplement au département chargé de l'application de la loi le dépôt d'un rapport annuel. Il s'agit d'un choix de nature très politique.

Une députée note que le Président est porté par l'ambiance régnant au sein de la sous-commission taxis, à savoir une ambiance sereine et constructive. Or, les membres de la sous-commission seront un jour remplacés au sein de la Commission des transports. Pour le surplus, la sous-commission taxis n'est pas prévue par la loi portant règlement du Grand Conseil. Cette sous-commission n'a donc de légitimité que par le travail qu'elle effectue aujourd'hui, c'est-à-dire l'examen du projet de loi 10697. Dès lors, un rapport annuel de suivi déposé par le Conseil d'Etat pourrait très bien être déposé au Grand Conseil et renvoyé à la Commission des transports, laquelle pourrait alors décider de créer une sous-commission des taxis. Dans cette hypothèse-là, il ne serait peut-être pas nécessaire de créer une commission de suivi.

Elle craint que le législateur, s'il allait dans le sens d'une commission de suivi telle qu'imaginée, ne mette en place un processus qui n'existe par ailleurs nulle part à Genève. La commission interparlementaire à laquelle il a été fait référence est d'une toute autre nature. Elle a trait à un concordat entre cantons dans le but de vérifier si ce concordat fonctionne. Il n'existe pas d'autre moyen que la commission interparlementaire pour atteindre cet objectif.

Elle note que d'autres lois pourraient nécessiter un suivi différent d'un rapport du Conseil d'Etat. Mais tel n'est pas le cas. Le législateur risquerait, avec la loi sur les taxis, de mettre en place un dispositif très spécifique du fait que la sous-commission taxis a très bien fonctionné et parce que le législateur a la crainte d'une profession qui a semé la zizanie sur la place ces dernières années.

Elle ajoute enfin qu'elle s'abstiendra, en l'état, lors du vote de la disposition sur la commission de suivi.

Le Président indique que prévoir un rapport divers du Conseil d'Etat au Grand Conseil, renvoyé à la Commission des transports, constituerait une bonne solution.

Un député se demande s'il ne serait pas préférable de prévoir une commission de suivi par rapport à la centrale unique et pas pour l'ensemble de la nouvelle loi sur les taxis.

M. Monney estime, dans la mesure où la centrale unique constitue le pilier du projet de loi, que cette commission de suivi se concentrera dans une assez large mesure sur la mission de cette centrale unique. Mais ce ne sera pas le seul point, car le projet de loi contient d'autres dispositions relatives aux taxis de service public.

Un commissaire note que la mise en place d'une commission de suivi donnerait aux milieux professionnels un accès direct au parlement. Il pense que cela vaudrait la peine d'essayer, pas forcément pour une durée de 20 ans, afin d'accompagner les « premiers pas du bébé » et peut-être de réinstaurer avec les milieux concernés une certaine confiance qui faisait défaut jusque-là.

Un député rebondit sur les propos de son collègue et rappelle que la loi sur les taxis pose des problèmes depuis deux législatures. Ce serait donc un minimum que d'accompagner la nouvelle loi, ce d'autant qu'il a fallu

attendre 2012 pour examiner le projet de loi, alors que la précédente loi remonte à 2005.

M. Monney indique que la sous-commission doit se déterminer sur la nature de la commission de suivi, à savoir soit une commission/sous-commission parlementaire, sur la composition d'une telle commission, à savoir si elle devrait être composée uniquement de députés ou si elle devrait être ouverte à des tiers, représentants de la centrale unique, des milieux professionnels et des autorités d'application. Ce serait alors une plus grosse machine à mettre en place.

Une députée explique qu'elle verrait dans cette commission de suivi des personnes du métier, ainsi qu'un représentant de la centrale unique. Il ne lui semblerait pas pertinent qu'une telle commission ne soit composée que de parlementaires. Ce ne serait alors qu'une commission parlementaire de plus. Pour conférer à cette commission de suivi une certaine crédibilité, il faudrait qu'elle comprenne des gens du métier, à savoir un ou deux représentants des milieux professionnels, un représentant de la centrale unique, un représentant du département, ainsi qu'un représentant par parti siégeant au Grand Conseil.

Une députée peine à concevoir une commission de suivi composée notamment de députés y siégeant en tant que tel, sachant que le député est un parlementaire chargé de déposer et de voter des lois et d'autres objets parlementaires. Son rôle n'est pas d'assurer le suivi d'une législation, étant rappelé qu'une centrale unique sera créée, dotée d'un conseil d'administration dans lequel il serait pertinent d'y voir siéger des représentants des milieux professionnels. Se pose donc la question de l'opportunité de prévoir une commission de suivi, étant entendu qu'une bonne partie du travail qui serait par hypothèse confié à cette commission de suivi pourra être assuré par le département.

Le Président revient sur l'idée d'un rapport divers adressé par le Conseil d'Etat au Grand Conseil, ce dernier décidant de le renvoyer en commission pour examen, la commission choisie procédant alors aux auditions qu'elle jugerait nécessaire. Le Président serait prêt à aller dans ce sens-là. Mais il conviendrait à son avis de le préciser dans le projet de loi.

Le Président constate que les arguments des uns et des autres s'avèrent intéressants. A son sens, il conviendrait de demander au Conseil d'Etat de transmettre chaque année un rapport au Grand Conseil, sous la forme d'un rapport divers, sur l'état d'avancement de la mise en place de la nouvelle loi.

Le Grand Conseil renverra, il l'imagine, ce rapport à la Commission des transports. Ce serait la solution la plus simple, la plus cohérente et la moins explosive. Cela mettrait tout le monde d'accord et cela laissera à la Commission des transports l'opportunité d'examiner ces rapports annuels, en procédant aux auditions nécessaires, en présence ou non du département concerné, des milieux professionnels, de l'aéroport, de la centrale unique ou encore du département.

Article 31bis Rapport annuel

Le Conseil d'Etat présente chaque année au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi.

Le Président indique que ce libellé, proposé par le département, ressort des discussions de la sous-commission et du souhait d'une majorité de commissaires.

Un député maintient son souhait d'un accompagnement de la nouvelle loi et la mise en place pendant deux ans au moins d'une commission de suivi.

Une députée se dit favorable à une commission de suivi. Si le législateur souhaite effectivement fédérer les chauffeurs de taxis, il convient de prévoir une commission de suivi. Cela étant, cette commission de suivi devra intégrer des représentants des chauffeurs de taxis, quitte à prévoir cette commission pour deux ans, le temps de voir comment la loi évoluera.

Un commissaire constate que tous les commissaires sont favorables à une commission de suivi. Cela étant, avant de parler de sa composition, il convient plutôt d'en définir d'abord les buts et de déterminer ensuite quelles seraient les personnes les mieux à même d'atteindre ces buts.

Il trouve par ailleurs intéressant le délai de deux ans. Celui-ci paraît suffisant pour que les problèmes fondamentaux ou structureaux de la loi apparaissent suffisamment clairement et qu'il puisse y être remédié.

Un autre député en vient à la composition de cette commission de suivi. Il y verrait pour sa part deux représentants des chauffeurs de taxis, un ou deux représentants du département, un représentant de la brigade des transports/police, ainsi qu'un représentant désigné par chaque groupe parlementaire, ce dernier n'étant pas forcément un député.

Un commissaire précise, concernant les buts de cette commission de suivi, qu'il faut définir préalablement les éléments essentiels de la loi. Il s'agit ensuite de se demander si la loi mise en place permet d'atteindre ces éléments essentiels. C'est ce que devra déterminer la commission de suivi.

Un autre député ne verrait pas une commission de suivi qui aurait d'autres buts que ceux mentionnés à l'article 1 du projet de loi. Il s'agira pour cette commission de suivre l'application de la loi, telle qu'elle est définie à l'article 1. La commission de suivi devrait par ailleurs porter une attention particulière à la centrale unique. Enfin, il s'agira de déterminer si l'application de la loi permet d'aboutir à une simplification ou à une complexification du marché.

Un commissaire estime que la solution dépendra de ce que le législateur voudra faire de la commission de suivi. Si cette dernière aura pour but d'évaluer la nécessité d'éventuelles modifications de la loi, alors ce sera une commission de nature purement parlementaire. Si cette commission de suivi aura d'autres buts, sa nature pourrait changer.

Une députée craint que la procédure du rapport annuel ne prenne plusieurs mois (rédaction du rapport par le Conseil d'Etat, dépôt au Grand Conseil, examen en commission). Or, le but de la commission de suivi est de pouvoir intervenir beaucoup plus rapidement et en amont si des problèmes doivent apparaître au niveau de l'application de la loi. Il faudrait prévoir que la commission de suivi puisse interpeller le Conseil d'Etat pour modifier la loi. Cette commission devrait se réunir régulièrement, avec tous les intervenants concernés, surtout des gens du terrain.

Le Président constate que tous les commissaires pourraient se rallier à la proposition d'un article 31bis instaurant une commission de suivi et d'un article 31ter prévoyant un rapport annuel déposé par le Conseil d'Etat au Grand Conseil.

M. Bongard signale qu'il y a eu, par le passé, c'est-à-dire avant 2005, une commission de suivi exécutive présidée à l'époque par Mme Spoerri. La loi actuelle prévoit pour sa part une commission consultative formée de représentants des milieux professionnels et de l'autorité. Une troisième option, telle que souhaitée par la sous-commission, ne semble a priori pas impossible.

Le Président propose que le département formule une proposition d'article 31bis, voire aussi d'article 31ter. Il conviendrait au préalable que la sous-commission définisse les buts et la composition de la commission de suivi.

Le Président note que les milieux professionnels laissent généralement entendre qu'il n'est pas possible de travailler sur la problématique des taxis sans les écouter. Le Président rappelle à ce propos que la sous-commission a été créée justement parce que les milieux professionnels ont été auditionnés par la Commission des transports. Il est donc faux de prétendre que le parlement ne les écoute pas. Au contraire, les députés ont bien compris leurs préoccupations et il faut à présent qu'ils laissent le parlement travailler.

Le Président explique que le département a préparé une nouvelle version de l'article 31bis.

Article 31bis Rapport annuel et commission de suivi

¹ *Le Conseil d'Etat présente chaque année au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi.*

² *Une commission de suivi de la bonne application de la présente loi est créée 6 mois après l'entrée en vigueur de la présente loi. Elle est composée de représentants des milieux professionnels, de la centrale unique et des autorités chargées de l'application de la présente loi, ainsi que d'élus siégeant au Grand Conseil. Elle se réunit au minimum une fois par année civile.*

³ *La mission de la commission de suivi est notamment de :*

- a) vérifier l'efficacité de la loi en termes d'atteinte des objectifs de service public ;*
- b) proposer cas échéant des modifications législatives ;*
- c) vérifier la satisfaction du cahier des charges de la centrale unique.*

M. Monney précise que cet article n'a pas pour ambition d'être complet dans la version proposée ici. Les missions de la commission de suivi devront peut-être encore être précisées.

Un commissaire rappelle que la sous-commission avait souhaité limiter le mandat de la commission de suivi à deux ans, durée qui lui paraît suffisante, la commission de suivi ne devant pas devenir un tuteur permanent.

Une députée estime que la sous-commission pourrait créer cette commission de suivi pour une durée de deux ans, renouvelable une fois.

Elle préfère que cette commission de suivi soit renouvelable une fois. Cela étant, si le législateur constate qu'elle s'avère nécessaire, une proposition pourra toujours être déposée par la suite pour la pérenniser. Il convient à son sens de ne pas alourdir trop le système aujourd'hui et de voir, une fois la loi entrée en vigueur, comment la commission de suivi fonctionnera.

Un commissaire constate que cette commission de suivi, si elle devait fonctionner sur une très longue période, risquerait d'être considérée comme une commission de contrôle. Il y a certes quelque chose de spécifique au domaine des taxis, mais de là à envisager une commission de contrôle pour ce seul domaine semble peu judicieux.

Le Président pense que l'alinéa 1 de l'article 31bis ne doit pour sa part pas être soumis à une clause limitative. Le Conseil d'Etat présentera un rapport chaque année au Grand Conseil. Quant à la commission de suivi, l'alinéa 2 pourrait être complété pour préciser que celle-ci est limitée à deux ans, renouvelable une fois.

M. Monney suggère de prolonger la première phrase de l'alinéa 2 :

« Une commission de suivi...en vigueur de la présente loi *pour une période de deux ans, renouvelable une fois*. Elle est composée... »

Un commissaire propose de simplifier le libellé de l'alinéa 3, lettre a) :

« a) vérifier si la loi atteint ses objectifs de service public »

Un député se réfère à l'alinéa 2 et se demande comment seront définis les « représentants des milieux professionnels », à savoir par exemple un représentant par association de taxis, ou un représentant pour un certain nombre de taxis.

M. Monney suggère de prévoir cela dans le cadre du règlement d'application du Conseil d'Etat, lequel aura à cœur à ce que l'ensemble des milieux concernés soit représenté. Il serait délicat de préciser dans la loi quelle association sera représentée au sein de la commission de suivi. D'où la proposition d'un libellé un peu vague : « représentants des milieux professionnels ».

Ce même député demande si les taxis de service restreint seront représentés dans la commission de suivi.

M. Monney le confirme.

Le Président met aux voix l'article 31bis :

Alinéa 1

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

« ²...de la présente loi, pour une durée de deux ans renouvelable une fois. Elle est composée... »

M. Monney propose, par souci de simplification, le libellé suivant :

« ²...créée 6 mois après son entrée en vigueur, pour une durée de 2 ans renouvelable une fois. Elle est composée... »

M. Monney note que « son » se rapporterait à « elle » et « elle » est en l'occurrence la commission de suivi. Il vaut par conséquent mieux répéter certains termes.

Le Président met aux voix l'alinéa 2 qui est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Alinéa 3

Un député estime qu'il serait limitatif de ne parler, lorsqu'il est question de la centrale unique, que du cahier des charges à la lettre c).

M. Monney explique que le cahier des charges de la centrale unique, dans le cadre de la concession qui sera délivrée à cette dernière, sera établi par le département et probablement avalisé par le Conseil d'Etat. Ce cahier des charges, détaillé, s'appuiera sur les dispositions légales prévues aux articles 5 et 6 du projet de loi. Ce cahier des charges ira assurément beaucoup plus dans le détail que ce qui figure dans la loi.

Un député formule la proposition suivante concernant la lettre c) :

« ...vérifier la satisfaction des conditions de la concession octroyée à la centrale unique... »

M. Monney suggère une légère modification :

« ...vérifier la satisfaction des conditions de la concession délivrée à la centrale unique... »

M. Bongard propose d'inverser les lettres b) et c).

Le Président donne lecture de l'alinéa 3 amendé :

³ *La mission de la commission de suivi est notamment de :*

- a) vérifier si la loi atteint ses objectifs de service public ;*
- b) vérifier la satisfaction des conditions de la concession délivrée à la centrale unique ;*
- c) proposer cas échéant des modifications législatives.*

Le Président met aux voix l'alinéa 3 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 31bis amendé qui est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 32 **Clause abrogatoire**

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

Pas d'opposition, adopté.

Article 33 **Entrée en vigueur**

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

M. Monney explique que c'est la solution la plus judicieuse lorsqu'un règlement d'application d'importance doit être rédigé par le Conseil d'Etat à la suite d'une refonte totale d'une législation. Il est préférable de laisser au gouvernement le choix de décider la date d'entrée en vigueur afin de faire correspondre cette date avec la date d'adoption du règlement d'application.

Une députée propose le libellé suivant :

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

M. Monney rappelle les directives de rédaction législative en matière d'entrée en vigueur, formulées par la direction des affaires juridiques de la Chancellerie d'Etat. Trois hypothèses sont, en l'occurrence, envisageables :

- La loi entre en vigueur le lendemain de la seconde publication, c'est-à-dire au lendemain de sa promulgation.
- La loi prévoit une date d'entrée en vigueur
- La loi prévoit que le Conseil d'Etat fixe la date de l'entrée en vigueur.

M. Monney précise, dans le cas d'espèce, que si le législateur souhaite laisser une certaine souplesse au Conseil d'Etat, notamment pour lui permettre de rédiger la réglementation d'application, la troisième solution serait a priori la meilleure. Si par contre le législateur veut aller vite et entend mettre la pression, il faut alors que la loi entre en vigueur au lendemain de sa promulgation. Cela étant, il ne sera pas forcément aisé, dans le temps imparti, de rédiger un règlement d'application s'agissant d'un domaine assez complexe.

M. Bongard fait part de l'expérience du département en 2005. A l'époque, l'entrée en vigueur de la loi avait été fixée 11 jours après l'entrée en vigueur du règlement, ce qui avait été somme toute un peu court pour pouvoir adapter tout ce qui devait alors l'être.

M. Monney rappelle les trois formules habituellement retenues. Le législateur peut cependant prévoir d'autres solutions, comme « la présente loi entre en vigueur six mois après son adoption ». Dans ce cas-là, il ne faudrait pas qu'un référendum soit lancé. Cela étant, du point de vue du département, la meilleure solution serait d'indiquer que « le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur ». C'est aussi la solution préconisée par le Conseil d'Etat dans son projet de loi.

M. Monney imagine cependant une autre solution :

« Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi, mais au plus tard dans les six mois suivant son adoption. »

Le Président précise que certains éléments de cette loi nécessiteront des adaptations. Il pense notamment à la géolocalisation et la mise en place de la centrale unique. Si ce projet de loi devait par exemple être voté au mois de juin 2013 par le Grand Conseil, avec une promulgation durant l'été et une concrétisation au mois de septembre, il risque d'y avoir une levée de boucliers de la part de la profession au motif que les choses auraient été trop rapides.

M. Monney estime difficile d'évaluer cette durée dans la mesure où cette centrale unique constitue une nouveauté. Le département pourrait se renseigner à Lausanne pour savoir combien il a fallu de temps là-bas pour mettre sur pied une centrale unique. Ce qui est cependant certain, c'est qu'il est prévu dans les dispositions transitoires une phase de transition pendant laquelle les centrales d'ordres de courses continueront leur activité jusqu'à l'entrée en vigueur de la concession. La loi pourra ainsi être appliquée, même si une centrale unique n'aura pas encore été concessionnée. Le but est cependant que tout se fasse le plus rapidement possible.

M. Monney en revient à la solution préconisée par le Conseil d'Etat, à savoir que le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la loi, étant bien précisé que son but sera la célérité, son intérêt étant ici d'aller le plus vite possible.

Le Président pense que la proposition visant à laisser le Conseil d'Etat fixer la date d'entrée en vigueur de la loi offre suffisamment de garanties. Il ne pense pas que le Conseil d'Etat cherchera à se tirer une balle dans le pied et estime que la sous-commission ne prendra pas de risque en adoptant cette solution.

Il constate qu'avec un vote populaire, le Conseil d'Etat n'aura pas de marge de manœuvre pour faire durer les choses.

M. Monney précise qu'il ne sera pas possible de lancer la procédure d'appel d'offres avant que la loi ne soit acceptée par le peuple.

M. Monney ajoute que le département aura déjà commencé à rédiger un projet de règlement et mis en place les conditions du lancement de l'appel d'offres durant le délai référendaire et pendant que les choses se mettront en place. Il faudra cependant quelques mois, peut-être deux ou trois mois.

Un commissaire constate que le Conseil d'Etat sera lié par le vote du peuple, autrement plus légitime qu'un éventuel article de loi sur l'entrée en vigueur.

Le Président note que la proposition formulée par M. Monney pourrait constituer un bon compromis, soit une entrée en vigueur dans les six mois après la date de la promulgation.

M. Bongard signale, à titre d'information, que la loi sur les taxis de 2005 date du 21 janvier 2005 et son entrée en vigueur du 15 mai 2005. Il a quand même fallu quatre mois pour la mise en place, sans procédure d'appel d'offres et d'AIMP.

Le Président met voix l'article 33 tel que proposé par le projet de loi ; il est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Chapitre II Dispositions transitoires

Article 34 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants

¹ Tout chauffeur de taxi ou de limousine titulaire de la carte professionnelle de chauffeur au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer l'autorisation correspondante et la carte professionnelle au sens de la présente loi.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Une députée se demande si le délai d'un mois ne serait pas un peu court.

M. Monney précise qu'il ne s'agit ici que d'une formalité, mais aussi d'une condition essentielle, à savoir que tous les taxis de service public soient affiliés à la centrale unique afin que le système soit cohérent et fonctionne bien.

M. Bongard indique que le véhicule devra être disponible un certain pourcentage de temps au minimum. Ce pourcentage de temps devra être déterminé a priori. Dans le cadre du courrier adressé l'année passée par le département aux associations professionnelles par rapport à leurs propres revendications, on peut constater que les milieux professionnels estiment que le minimum de disponibilité du véhicule d'une personne travaillant seule, soit un chauffeur indépendant, est le 60 % d'un 100 %. L'affiliation devrait se faire au minimum pour ce taux d'activité-là. L'affiliation se fera forcément en fonction du taux d'activité, qui sera fixée par la loi à un certain minimum. Après, ce sera à la centrale unique de procéder aux arbitrages. D'ailleurs, les milieux professionnels avaient émis l'hypothèse d'une sorte d'affiliation à la carte comme motif d'emporter une décision positive des chauffeurs de taxis par rapport à l'obligation d'affiliation, quand bien même près de 750 chauffeurs sont affiliés aujourd'hui à Taxiphone SA.

M. Bongard ajoute que l'obligation d'affiliation permettra à la centrale unique de disposer d'une masse volumique critique de taxis lui permettant de garantir la couverture du canton par les taxis de service public. La ville de Lausanne est allée dans le même sens.

L'alinéa 2 ne suscite pas d'opposition, il est adopté à l'unanimité.

Alinéa 3

³ Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs, dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'entreprise.

Une députée note qu'il est ici question d'un délai de six mois. Elle ne comprend pas ce délai-ci par rapport au délai d'un mois figurant à l'alinéa 2.

M. Bongard explique que le chauffeur indépendant aura une obligation d'affiliation. L'alinéa 3 concerne le chauffeur indépendant actuel qui n'a pas l'obligation de passer l'examen d'exploitant d'entreprise pour employer des

gens ou avoir des loueurs de véhicules. Dans le cadre de cette loi, il est estimé qu'un chauffeur indépendant qui aurait des employés à son service ou des bailleurs à ferme qui tourneraient sur son véhicule à lui devrait acquérir les connaissances de l'exploitant d'entreprise. Cela lui laissera un délai de six mois pour passer les examens et remplir les conditions de l'exploitant d'entreprise.

M. Monney précise qu'il s'agit ici de dispositions transitoires qui concernent les chauffeurs de taxis et de limousines, qu'ils soient employés ou indépendants. Tous les chauffeurs devraient lire ces dispositions pour savoir s'ils sont soumis à une des obligations prévues par ces dispositions.

Un député s'interroge sur le laps de temps qui sera laissé pour l'application des dispositions transitoires, étant entendu que plus ce laps de temps sera long, plus les soucis risquent de s'accumuler.

Le Président fait remarquer que les deux cas figurant aux alinéas 2 et 3, sont différents. Dans un cas, la disposition transitoire permet de s'affilier à la centrale unique dans un bref délai, soit une démarche administrative relativement simple. Dans l'autre cas, il faut plus de temps car il ne s'agit pas d'une simple démarche administrative. Il faut en l'occurrence passer des examens.

Un commissaire fait remarquer que le texte en question s'avère compréhensible. Si toutefois un chauffeur de taxi ne le comprend pas, il peut se le faire expliquer, comme cela arrive à tout le monde si un texte pose problème.

M. Monney précise que le service du commerce connaît les chauffeurs indépendants actuels qui emploient une ou deux personnes. Une fois la loi entrée en vigueur, le service du commerce aura à cœur d'informer les personnes concernées qu'elles doivent passer les examens pour continuer à employer du personnel.

M. Bongard signale qu'un courrier informatif avait été envoyé aux personnes concernées lors de l'entrée en vigueur de la précédente loi, en plus de tout ce qui a pu apparaître lors de divers débats et dans les médias. Il en ira de même à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

M. Bongard en vient ensuite aux termes « se conformer à la présente loi ». Il y a des chauffeurs indépendants qui emploient des chauffeurs employés. Ils

peuvent le faire avec la loi actuelle mais ils devront passer les examens d'exploitant d'entreprise s'ils souhaitent continuer à le faire avec la nouvelle loi. Il y a d'autres chauffeurs indépendants qui, eux, auraient envie de mettre à disposition leur véhicule, mais ne peuvent pas le faire à l'heure actuelle. C'est une autre disposition, qui n'est pas une disposition transitoire, qui traite de cette question.

M. Monney rappelle que la sous-commission n'a pas eu ce débat-ci à propos des autres dispositions du projet de loi. Tout simplement parce que les dispositions transitoires sont souvent des dispositions plus complexes parce qu'elles doivent faire le lien entre une législation en cours et une nouvelle législation. Il s'agit, avec ces dispositions transitoires, de régler les cas problématiques pour que la transition se passe de manière harmonieuse. Du coup, certaines tournures de phrases peuvent s'avérer un peu plus compliquées, mais il ne faut pas oublier que ce sont des dispositions en quelque sorte « annexes » à la loi, destinées à régler des situations transitoires et limitées dans le temps. L'administration, et plus particulièrement le service du commerce, en est bien consciente et sera naturellement à disposition pour informer et pour répondre aux questions des milieux intéressés.

Le Président met aux voix l'alinéa 3 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 34 dans son ensemble ; il est adopté à l'unanimité.

Article 35 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousine

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 35 dans son ensemble qui est adopté à l'unanimité.

Article 36 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

M. Monney explique qu'il faut bien prévoir ce qu'il adviendra des centrales actuellement en service, étant précisé que l'une d'entre elles sera peut-être choisie pour remplir le rôle de centrale unique.

Un député constate qu'il n'y a aucun moyen de limiter le nombre de centrales de taxis de service restreint.

M. Monney le confirme. Après, le marché fera sa loi en ce sens que le but de la loi est de rendre attractif les taxis de service public. Si le service proposé par les taxis de service restreint s'avère beaucoup moins attractif pour les clients que le service proposé par les taxis de service public, il ne devrait a priori pas y avoir beaucoup de centrales de taxis de service restreint parce qu'il n'y aura tout simplement pas de marché. Pour le reste, il ne sera pas possible, en vertu de la LMI, d'empêcher une centrale vaudoise, par exemple, de venir travailler à Genève.

Un député s'enquiert du nombre de centrales d'appels actuellement.

M. Bongard mentionne Taxiphone SA (taxis « jaunes »), Coopérative taxis 202 (taxis « bleus » et taxis « jaunes ») et Taxis Ambassador (limousines et peut-être quelques taxis « bleus »).

M. Monney entrevoit un risque à ne rien prévoir. Ce serait un vide juridique qui permettrait, à un juge, saisi de cette problématique, de combler la lacune juridique que le législateur aurait décidée. Il est donc préférable de préciser ce que le législateur souhaite par rapport à l'avenir de ces centrales et quel sera leur sort une fois que la concession entrera en vigueur, plutôt que de ne rien dire et de laisser la place à différentes interprétations possibles. Il serait dangereux de ne pas prévoir ce type de disposition.

Une députée souhaite savoir s'il ne peut y avoir qu'une centrale unique pour les taxis de service restreint.

M. Monney rappelle que la question avait été discutée avec le professeur Bellanger, lequel avait indiqué que la situation de monopole de la centrale unique pour les taxis de service public allait entraîner cet effet, à savoir que les centrales existantes, à l'exception bien sûr de celle choisie comme centrale unique, deviendraient des centrales pour les taxis de service restreint. Il se posera peut-être une question de dédommagements vis-à-vis des centrales qui seraient écartées de la concession et qui ne pourraient plus exercer l'activité de centrales pour les taxis de service public. Ce type de dédommagements est usuel en cas de constitution d'un monopole. Les dommages collatéraux liés à l'instauration de cette centrale unique seront cependant limités en ce sens qu'il existe aujourd'hui une grande centrale qui sera forcément parmi les favoris pour la concession.

M. Monney explique que ces dédommagements s'inscrivent dans le cadre du monopole instauré par l'Etat. Si une entreprise bénéficie aujourd'hui d'une

autorisation, pour laquelle elle aurait par hypothèse consenti à un certain nombre d'investissements, et que l'Etat lui demande d'arrêter son activité du jour au lendemain, l'entreprise devra cesser cette activité et il est en conséquence normal qu'elle demande réparation.

Un député se demande si la Commission fédérale de la concurrence pourrait être saisie par une centrale qui n'aurait pas obtenu la concession.

M. Monney souligne la pertinence de cette question. Elle a été largement abordée par la professeur Bellanger. Le monopole constitue une restriction à la liberté économique et il s'agit de remplir une série de conditions assez strictes, notamment en termes d'intérêt public poursuivi. Dans le cas d'espèce, le projet de loi s'avère suffisamment clair pour dire que l'intérêt public poursuivi est d'instaurer un véritable service public de taxis, efficace, et que pour atteindre cet objectif il faut une centrale unique avec un monopole.

M. Monney signale qu'il existe d'autres situations de monopole, comme par exemple l'affichage public. A Genève, l'affichage public est assuré par une seule entreprise qui est au bénéfice d'une concession délivrée par l'Etat. Ce monopole-là remplit certains buts d'intérêt public qui permettent ce genre de restriction à la liberté économique. La loi sera probablement attaquée à ce niveau-là, il faut s'y attendre. La situation prévue par le projet de loi apparaît cependant suffisamment claire en termes d'intérêt public poursuivi pour justifier l'instauration de ce monopole et pour justifier cette restriction à la liberté économique.

Un député se demande par contre s'il faudra obligatoirement passer par les procédures AIMP lors de l'attribution de la concession, au risque peut-être que le choix ne se porte sur une centrale qui ne serait pas locale.

M. Monney explique que les règles sur l'attribution des marchés publics s'appliquent par analogie. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un marché public où l'Etat commande une prestation et la paye. Ici, l'Etat délivre quelque chose – en l'occurrence une concession – et permet à une entreprise d'effectuer une activité en gagnant de l'argent moyennant la satisfaction de certains critères. Cela dit, dans la mesure où il s'agit de l'octroi d'un monopole, les procédures de type AIMP doivent quand même être mises sur pied pour donner une légitimité à ce monopole. L'Etat est responsable de cette concession en termes de délivrance et doit délivrer celle-ci au meilleur candidat, à celui qui pourra remplir au mieux les buts d'intérêt public

poursuivis par la loi. Pour cela, il faut mettre en place une procédure et l'Etat ne peut pas se permettre de choisir de manière arbitraire le concessionnaire. Ce qui avait été confirmé à l'époque par le professeur Bellanger.

Un commissaire demande pourquoi cette mesure-là se trouve dans les dispositions transitoires.

M. Monney indique qu'il n'est pas question ici de délivrance de la concession. On parle des centrales existantes qui s'occupent des taxis de service public et qui, une fois la concession délivrée, à une autre centrale, devront s'occuper d'autres choses. Cette disposition précise que ces centrales resteront des centrales d'appels, mais pour les taxis de service restreint uniquement. Il est donc important de préciser ces choses-là à cet endroit du projet de loi. Pour le reste, tout ce qui concerne la délivrance de la concession se situe aux articles 5 et 6.

Le Président met aux voix l'article 36, alinéa 2 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 36 dans son ensemble ; il est adopté à l'unanimité.

Article 37 Permis de service public

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

² Durant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, ont le droit d'obtenir un permis de service public sans qu'il ne soit tenu compte de la limitation prévue à l'article 14 :

- a) les exploitants d'un taxi de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, titulaires de l'autorisation d'exploiter avant le 1er décembre 2009; ainsi que*
- b) les fermiers d'un taxi de service public au sens de l'article 41 de la loi du 21 janvier 2005, exerçant effectivement leur activité et ayant conclu le bail à ferme avant le 1er décembre 2009,*

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

M. Monney précise qu'il s'agit d'une disposition transitoire quelque peu complexe, mais qui est reprise de la loi actuelle. C'est un choix politique du Conseil d'Etat.

M. Monney rappelle que la loi actuelle avait prévu, à son entrée en vigueur, d'incorporer dans les taxis de service public tous les taxis de service privé, du moins ceux qui exerçaient cette profession avant une certaine date. Aujourd'hui, les taxis de service public s'opposent à cette disposition transitoire car ils n'ont pas envie de permettre aux taxis de service privé actuels d'accéder à la profession de taxis de service public.

M. Bongard indique que sur les 250 taxis de service privé actuellement en activité, 106 taxis de service privé se trouvent dans la situation de la lettre a). Au niveau des fermiers de taxis de service public au sens de la lettre b), il y en a 41. Ce qui représente en gros 150 chauffeurs qui pourraient, au sens de cette disposition transitoire, bénéficier d'un permis de service public sans limitation de contingent. Lors de l'entrée en vigueur de la loi de 2005, ce principe-là avait été appliqué aux exploitants ou titulaires d'un brevet d'exploitants, ou qui avaient des employés ou des chauffeurs employés, en activité autorisée au 1er janvier 2004 pour une loi entrée en vigueur au 1er janvier 2005. Beaucoup de personnes s'étaient inscrites pour obtenir un permis de service public, soit environ 550 personnes.

Le Président met aux voix l'article 37, alinéa 2 ; il est adopté à l'unanimité.

M. Bongard note que les lettres a) et b) de l'alinéa ne sont peut-être pas équivalentes en termes d'exercice effectif d'activité. Il serait peut-être judicieux que les termes « exerçant effectivement leur activité » soient déplacés :

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

b) les fermiers d'un taxi de service public au sens de l'article 41 de la loi du 21 janvier 2005, ayant conclu le bail à ferme avant le 1^{er} décembre 2009, à condition toutefois qu'ils *exercent effectivement*

leur activité, qu'ils ne soient pas déjà au bénéfice d'un permis de service public et qu'ils satisfassent aux conditions relatives à l'exercice des professions de chauffeur indépendant ou d'exploitant d'entreprise au sens de la présente loi. »

Le Président met aux voix cette proposition qui est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 3

³ Ces permis de service public sont délivrés contre paiement de la taxe prévue à l'article 14.

Le Président met aux voix l'article 37, alinéa 3 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 4

⁴ Les personnes inscrites sur les listes d'attente en vertu de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, conservent le bénéfice de la date d'inscription, qui est prise en considération dans le cadre des modalités d'octroi et d'annulation des permis de service public fixées par le département en application de l'article 14, alinéa 3.

Pas d'opposition, adopté

Alinéa 5

⁵ Les détenteurs de permis service public qui cessent leur activité et qui ont payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, ont le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire de 40 000 F, prélevé du fonds institué par la loi précitée aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin.

Le Président relève une erreur de plume à la première ligne de l'alinéa et propose de le compléter ainsi :

«⁵ Les détenteurs de permis de service public... »

M. Monney indique que les dispositions transitoires prévoient le versement d'un montant compensatoire forfaitaire de 40 000 F à chaque détenteur de permis de service public cessant son activité et ayant payé une taxe unique au sens de la loi de 2005.

M. Monney indique que l'Etat dispose de la trace des montants versés par chaque chauffeur de taxi. Dans ce contexte-là, le législateur pourrait prévoir que le remboursement soit fonction de ce que le chauffeur a payé à l'époque.

Un député estime que le législateur doit essayer de chercher les solutions qui fassent en sorte que cette loi soit acceptée le mieux possible par la profession. Dans le cas d'espèce, il serait favorable à un amendement précisant que les différentes situations seront examinées au cas par cas.

Le Président souhaite quelques précisions s'agissant des montants versés par le passé par les chauffeurs de taxis.

M. Bongard indique qu'un arrêté du Conseil d'Etat avait fixé à l'époque la taxe à 82 500 F. Sur recours, le Tribunal fédéral avait précisé que tout ce qui suivrait sa décision correspondrait à un remboursement de 40 000 F, la loi genevoise mentionnant un montant minimum de 40 000 F mais sans plafond, ce dernier étant seulement inscrit dans le règlement d'application. Les juges fédéraux avaient conclu à un défaut de base légale. Une jurisprudence cantonale a précisé celle du Tribunal fédéral en indiquant que cela ne concernerait pas seulement les décisions suivant l'arrêt du Tribunal fédéral, mais aussi celles qui l'auraient précédées. Ce qui fait que toute personne ayant payé plus que 40 000 F se ferait aussi rembourser la différence, soit jusqu'à 42 500 F pour celles ayant versé 82 500 F.

Le Président demande si, dans l'hypothèse où le législateur viendrait à adopter l'alinéa 5 tel que proposé par le département, il y aurait encore des personnes à rembourser qui auraient payé plus que 40 000 F.

M. Bongard répond à la fois par l'affirmative et par la négative. L'arrêt du Conseil d'Etat a consacré la fin des dispositions transitoires. Avant cela, soit entre 2005 et cet arrêté du Conseil d'Etat de 2010, les dispositions transitoires prévoyaient une valeur de l'indemnité de 40 000 F et une valeur de la taxe d'entrée de 60 000 F. Ainsi, avant 2010, certains ont pu payer 60 000 F.

Le Président note qu'une personne pourrait ainsi perdre 20 000 F.

M. Bongard précise que cela peut arriver au moment du passage d'une loi à l'autre. Tout peut arriver de par la multitude des lois successives et des décisions prises.

Le Président estime que l'on parlerait au pire de 20 000 F de perte pour certains chauffeurs.

M. Bongard répond par l'affirmative.

Le Président constate que le législateur pourrait ainsi éviter d'entrer dans un système d'examen au cas par cas.

Un député remarque que les chauffeurs de taxis ne constituent pas une profession qui roule sur l'or. Il serait par conséquent malhonnête de procéder à un nivellement par le bas et que certains chauffeurs perdent de l'argent en quittant la profession.

Le Président envisage une autre disposition transitoire. Il y a en effet deux cas de figure aujourd'hui, soit le cas de ceux qui ont payé 40 000 F et ceux qui ont payé 60 000 F, les autres situations ayant été réglées. La sous-commission pourrait par conséquent fixer le remboursement à 40 000 F et prévoir une autre disposition transitoire précisant qu'à l'entrée en vigueur de la loi, avant que les chauffeurs ne sortent, la différence leur soit déjà remboursée, ce qui permettrait d'unifier les situations et tout le monde serait ainsi sur pied d'égalité.

M. Monney estime qu'un système de remboursement à « double détente », tel que proposé par le Président, serait quelque peu compliqué à mettre en place et à gérer. Le département aurait une autre proposition à soumettre à la sous-commission, qui répondrait aux attentes de cette dernière.

Un député se demande s'il existe un éventuel risque d'abus de la disposition proposée par le projet de loi.

M. Monney indique que l'on peut exclure les revendications « extravagantes » avec une disposition suffisamment claire.

M. Monney formule une autre proposition :

« Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Ce montant compensatoire est prélevé du fonds institué par la loi précitée aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin. »

M. Bongard explique que la loi précédente, celle de 2005, contenait des dispositions transitoires qui précisaient, concernant certaines catégories de chauffeurs ou d'exploitants, compte tenu de leur ancienneté dans la profession, compte tenu aussi du fait que certains travaillaient comme exploitants depuis un certain nombre d'années, qu'ils pouvaient obtenir des permis sans limite de contingent, pour un montant oscillant entre 25 000 et 77 000 F. Il y a donc eu ces montants-là. Il y a aussi les montants de 40 000 F et de 60 000 F déjà mentionnés, puis la courte parenthèse à 82 500 F. Si la sous-commission souhaite aujourd'hui que soient remboursés les montants effectivement versés, cela pourrait donc aller de 25 000 F à 77 000 F. Le législateur peut opter pour un remboursement de la somme versée à l'époque, mais il pourrait aussi choisir, pour des raisons de protection sociale, un seuil minimum de 40 000 F, ce qui reviendrait à dire que les chauffeurs toucheraient ce qu'ils ont versé, mais au minimum 40 000 F.

M. Bongard signale qu'il est relativement simple pour le service du commerce de savoir ce qui a été versé, y compris les montants déjà remboursés par l'Etat.

Le Président se demande s'il ne serait pas utile, pour la clarté de la discussion et du rapport, que la sous-commission dispose de chiffres, par exemple le nombre de chauffeurs ayant payé 25 000 F, respectivement 40 000 F et plus.

Un député estime pour le reste qu'il serait effectivement intéressant de disposer d'éléments chiffrés. Ils ne sont à son avis pas nécessaires pour que la sous-commission se prononce sur la disposition en question, mais il faudrait qu'elle les ait au moins lorsque les commissaires devront présenter et expliquer le projet de loi.

Un commissaire explique qu'il est attaché au principe de solidarité. Or, il n'est pas sûr que ce principe de solidarité, qui constitue l'un des principes de base des caisses de retraite, puisse se répercuter tel quel sur ce fonds-là. Et ce principe de solidarité s'avère plus facile à honorer si le volume de personnes affiliées est grand, alors qu'il est ici question de 1 000 à 1 200 chauffeurs de taxis, ce qui n'a rien à voir avec les chiffres des caisses de retraite qui présentent un volant extrêmement fort et qui permettent avec une certaine équité d'ajuster ce principe de solidarité.

M. Monney rappelle la proposition d'amendement formulée par le département, en précisant y avoir apporté un petit complément :

« Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, sans intérêt, et déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Ce montant compensatoire est prélevé du fonds institué par la loi précitée aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin. »

Un commissaire s'enquiert de la signification des termes « sans intérêt », le terme même d'intérêt pouvant revêtir plusieurs significations. Pour sa part, il proposerait le libellé suivant :

« Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, cette somme n'étant pas porteuse d'intérêts, et déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Ce montant compensatoire est prélevé du fonds institué par la loi précitée aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant

compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin. »

M. Monney indique que le département ne s'oppose pas à cette proposition.

M. Bongard estime utile d'apporter cette précision d'une manière ou d'une autre. Il signale que la question avait été posée à l'époque au département des finances de savoir si ces montants versés portaient intérêts. La réponse avait été négative. Ces montants ont été versés dans un fonds à ce point particulier au sens comptable du terme qu'ils ne peuvent pas porter intérêt, c'est-à-dire que les montants placés sous la bonne garde de l'administration ne peuvent pas porter intérêt.

M. Monney formule une autre proposition :

« Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, à sa valeur nominale, et déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Ce montant compensatoire est prélevé du fonds institué par la loi précitée aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin. »

M. Monney ajoute que le rapport pourrait pour le surplus préciser les choses. Voilà chose faite !

Le département formule la proposition suivante :

⁵ Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Ce montant compensatoire est prélevé du fonds institué par la loi précitée aux fins

d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin.

Une députée s'enquiert des montants versés.

M. Monney indique que ce sont actuellement des montants de 40 000 F qui sont versés. Des montants supérieurs ont été versés par le passé, à l'époque où le Conseil d'Etat avait pris un arrêté pour fixer un montant d'entrée et de sortie de 82 500 F. Ce montant avait ensuite été attaqué en justice et l'arrêté avait été cassé pour défaut de base légale. Il avait alors été décidé, notamment pour une raison de bonne foi de l'administration, de ne pas aller rechercher les personnes sorties entre temps de la profession et qui avaient touché 82 500 F, soit un montant supérieur au montant qu'elles avaient versé à l'entrée (avant la prise de l'arrêté).

Le Président met aux voix l'article 39, alinéa 5 tel que proposé ; il est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 39 dans son ensemble ; il est adopté à l'unanimité.

Article 38 Equipement des taxis

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

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

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

³ *Le département fixe les délais pour le port obligatoire des autres signes distinctifs des taxis de service public, des taxis de service restreint et des limousines.*

M. Monney suggère de préciser que le département fixe « le » délai :

³ *Le département fixe le délai pour le port obligatoire des autres signes distinctifs des taxis de service public, des taxis de service restreint et des limousines.*

Le Président met aux voix cette proposition du département qui est adoptée à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 38 ainsi amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 39**Modifications à une autre loi**

¹ *La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), est modifiée comme suit :*

Pas d'opposition, adopté.

Art. 1, al. 4 (nouveau)

⁴ *La loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes, du [...] à déterminer], prévoit les conditions nécessaires à la réalisation d'un service public de taxis efficace, complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan directeur du réseau intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.*

Un commissaire constate, à propos de l'adjectif « efficace », que le service public de taxis tel que souhaité sera bien évidemment efficace, puisque c'est ce qui est visé par le projet de loi. Il se demande dès lors s'il est nécessaire de le préciser ici, étant entendu qu'il s'agit d'un jugement de valeur et pas d'un élément factuel. Que le service en question soit ou non efficace ne va pas dépendre de la loi.

M. Monney constate que cet adjectif n'a effectivement pas de véritable portée normative. Cela étant, le but est de montrer l'intention politique qui sous-tend ce projet de loi. La sous-commission avait d'ailleurs discuté de ces questions dans le cadre des toutes premières dispositions du projet de loi.

Ce commissaire remarque que cette efficacité reste un vœu pieux dans la mesure où elle n'est pas mesurable.

Le Président met aux voix l'article 1, alinéa 4 de la loi sur le réseau des transports publics qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

² La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05), est modifiée comme suit :

Pas d'opposition, adopté.

Art. 415, al. 6 (nouveau)

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

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

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

Un député demande si ces chiffres sont basés sur des éléments statistiques de l'OCAN.

M. Monney indique que ce système de bonus-malus est basé sur un système existant dans la législation en vigueur s'agissant des véhicules de tourisme. Le même système a été repris ici, mais avec des bonus-malus plus

importants, car les taxis sont des véhicules professionnels et le département estime qu'ils doivent être plus incités que Monsieur et Madame tout le monde à conduire avec un véhicule propre, jusqu'à la suppression de toute taxe s'ils ont un véhicule très propre. Par contre, ils doivent être davantage pénalisés si le véhicule consomme beaucoup d'essence et produit beaucoup de CO₂. Cette taxe n'est pas rétroactive.

M. Monney signale que tous les taxis payent actuellement un montant d'une centaine de francs.

M. Bongard mentionne à ce propos l'article 421 de la loi générale sur les contributions publiques et un montant forfaitaire de 128 F.

Un député évoque les taxis de grand gabarit, pouvant charger 4 personnes ou plus, ainsi que les taxis pouvant prendre en charge des personnes handicapées. Ces véhicules ont généralement une cylindrée importante et sont par conséquent plus polluants, mais ils offrent un service qui s'avère nécessaire. Il se demande si une exception pourrait être instaurée pour ce type de véhicule.

M. Monney explique que les exceptions ne devraient pas devenir la règle, au risque sinon de vider de leur sens les dispositions incitatives du projet de loi. Cela étant, il existe de gros véhicules propres ou hybrides.

Une députée estime que le terme « rétroactivité » contient une petite ambiguïté. Cela ne concerne en fait que les véhicules dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur de l'article 415, alinéa 6. La question de la rétroactivité ne touche pas la taxe, mais bien la mise en circulation.

M. Monney précise que c'est le même système que celui prévu par la loi sur les contributions publiques à propos des véhicules de tourisme.

M. Monney ajoute que cette disposition n'aura pas beaucoup d'effet au moment de l'adoption de la loi, mais elle déploiera ses effets au fur et à mesure de l'immatriculation de nouveaux taxis.

Le Président met aux voix l'article 415, alinéa 6 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 7

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

M. Monney précise que c'est aussi la même disposition qui est reprise ici que celle concernant les véhicules de tourisme. Cette disposition ne devrait toutefois pas avoir trop de portée dans la mesure où elle touche des voitures anciennes qui ne sont pas concernées par l'alinéa 6. Mais il faut mentionner cette précision par souci de parallélisme.

Le Président met aux voix l'alinéa 7 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 415 dans son ensemble ; il est adopté à l'unanimité.

Article 421 Ambulances (nouvelle teneur avec modification de la note)

L'impôt sur les ambulances est de 128 F.

M. Monney explique que cette disposition concernait auparavant les ambulances et les taxis.

Le Président met aux voix l'article 421 ; il est adopté à l'unanimité.

M. Monney précise que les taxis ne seront donc plus soumis à cet impôt spécifique de 128 F par année, mais ils seront soumis, s'agissant des véhicules non concernés par l'article 415, alinéas 6 et 7, à l'impôt normal des véhicules de tourisme, avec le système de bonus-malus appliqué à tous les véhicules de tourisme. Quant aux nouveaux véhicules, c'est le nouveau système de bonus-malus de l'article 415 qui s'appliquera.

Article 40 Référendum

La présente loi est soumise au corps électoral si le Grand Conseil vote la présente disposition à la majorité qualifiée prévue par l'article 67, alinéa 3 de la Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012.

Le Président souhaite soumettre une idée à la sous-commission, idée qui avait déjà fait l'objet de quelques échanges lorsqu'il avait été question de taxe et

de modification de l'assiette fiscale, qui auraient eu pour effet que la présente loi soit soumise à un référendum facultatif. Ces échanges avaient à l'époque donné une idée au Président, idée qui n'est toutefois pas réalisable sous l'actuelle constitution, mais qui le sera sous l'empire de la nouvelle. L'article 67 de la nouvelle constitution donne en effet compétence au Grand Conseil de faire en sorte qu'un projet de loi, quand bien même il serait voté par le parlement, soit soumis au référendum facultatif. Examen fait et renseignements pris, le Président estime que le moment est opportun pour faire part de cette question à la sous-commission.

Le Président serait pour sa part favorable à soumettre cette loi au peuple par le biais d'un référendum facultatif. Cela donnerait une assise à cette loi, tout en confirmant les travaux du parlement. Il y aurait certes un risque, mais un risque qu'il convient de prendre selon le Président. En expliquant aux citoyens qu'il s'agit d'une loi en faveur des usagers et du service public, et en parlant d'une même voix, le parlement en ressortira à son avis gagnant.

Un commissaire trouve que cette idée du référendum facultatif s'avère doublement, voire triplement intéressante. Tout d'abord, avec un référendum facultatif, c'est le parlement qui aurait la main sur le timing. Ensuite, un vote du peuple augmenterait la légitimité de la loi. Enfin, un oui du peuple ne coulerait pas cette loi dans l'airain une bonne fois pour toute, mais renforcerait d'éventuelles modifications subséquentes à l'adoption du projet de loi par le Grand Conseil en raison de la mise sur pied d'une commission de suivi. Il y aurait à la fois la fermeté de la légitimité et à la fois la ductilité de la commission de suivi. Ce serait un bon compromis par rapport au travail accompli par le parlement.

Un député demande si le dépôt d'un recours contre la loi poserait un problème par rapport à un éventuel référendum facultatif.

M. Monney précise qu'il n'y a pas d'effet suspensif en cas de recours contre un acte législatif, sauf si le recourant arrive à prouver la grande vraisemblance de l'aboutissement de son recours. Ce qui s'avère extrêmement difficile à prouver.

Une députée se dit également favorable au référendum facultatif.

M. Monney précise à ce propos que l'article 67, alinéa 3 de la nouvelle constitution, adoptée le 14 octobre 2012 et qui entrera en vigueur le 1er juin 2013, prévoit que les « objets soumis au présent article sont également

soumis au corps électoral si le Grand Conseil le décide à la majorité des deux tiers des voix exprimées, les abstentions n'étant pas prises en considération, mais au moins à la majorité de ses membres. ». C'est sur cette base-là que le département formule une proposition d'article 40 (souligné).

M. Monney indique que le vote de ce projet de loi doit intervenir après l'entrée en vigueur de la nouvelle constitution.

Le Président met aux voix l'article 40 (souligné) ; il est adopté à l'unanimité.

Questions d'ordre général :

M. Bongard signale que deux questions étaient restées en suspens. La première avait trait aux sièges enfants gonflables. Il s'agissait de savoir si de tels sièges étaient envisageables à Genève. Selon la brigade transport et environnement, dès l'instant où ces sièges sont conformes aux normes ECE R44/04, ils peuvent être considérés comme conformes à la législation suisse et donc être utilisés. Ces sièges présentent l'avantage de ne pas prendre trop de place.

M. Bongard indique que la deuxième question avait trait aux éléments statistiques des montants versés par le passé par les chauffeurs de taxis. Selon les extractions statistiques obtenues dans l'application informatique financière (CFI) et dans l'application informatique du service du commerce, il est possible d'identifier sans aucun problème tous les chauffeurs ayant obtenu un permis contre une taxe unique, de 2005 à 2013. Ce qu'il ne s'avère par contre pas possible de faire en l'état, c'est d'identifier immédiatement ceux qui ont obtenu leur permis avant 2005 sous un autre régime, soit de 1999 à 2005 en s'acquittant d'une taxe annuelle de 1 300 F, respectivement ceux qui ont obtenu un permis avant 1999. Ce que l'on sait aujourd'hui, c'est que 397 nouveaux permis de service public ont été acquis entre 2005 et 2013. Ce qui signifie que 503 autres permis de service public ont été acquis avant. Cela veut aussi dire qu'entre 1999 et 2005, les chauffeurs se sont acquittés d'une taxe annuelle. Et avant 1999, certains chauffeurs ont payé jusqu'à 200 000 F, car c'était à l'époque les lois du marché qui étaient en vigueur. Il faut avoir à l'esprit que le législateur a souhaité, en 1999 et en 2005, supprimer ce système spéculatif en introduisant une taxe annuelle de 1 300 F, respectivement le principe des vases communicants entre le versement d'une taxe et le remboursement d'une indemnité. On arrive donc à identifier 397 chauffeurs qui oscillent entre 25 000 F et 63 000 F. Par contre, pour ce qui est

antérieur, il n'y a pas d'informations autres que celles consistant à sortir au cas par cas 503 dossiers pour voir ce que chacun des chauffeurs a alors payé.

M. Bongard estime que l'on peut donc fort bien prendre comme principe le remboursement de ce qui a été versé, mais il y a un problème par rapport à 503 chauffeurs. Il serait par ailleurs particulier de vouloir rembourser des montants issus de dispositions « spéculatives ». Par exemple un montant de 200 000 F. Il faudrait sans doute prévoir de rembourser les montants que les chauffeurs ont versés et de prévoir un montant forfaitaire pour les autres.

M. Bongard ajoute que l'on peut sortir les 503 dossiers mentionnés mais ce n'est pas certain que cela permettra à la sous-commission d'aboutir dans son souci de cohérence et d'égalité de traitement.

Un député indique que les propos de M. Bongard lui amène deux considérations. La sous-commission a précisé que les taxes suppléeraient si le fonds viendrait à ne pas suffire. Le département a semble-t-il déjà procédé à des rétrocessions par le passé. Mais ce qui l'étonne aujourd'hui, c'est que le fonds ne soit plus suffisamment garni.

M. Bongard explique que le principe des vases communicants implique, selon la loi, que le fonds contienne l'équivalent de ce qui a été versé. Cela étant, il y a eu, à un moment donné, plus que ce principe des vases communicants. Parce que pendant sept ans, de 1999 à 2005, les chauffeurs ont versé par année 1 300 F par permis de service public. A titre d'exemple, il y avait, en 2002, 624 chauffeurs de service public qui ont versé 1 300 F. Soit donc environ 800 000 F par année qui tombaient dans l'escarcelle de ce compte. Ce qui représente près de 5 600 000 F sur sept ans. Par ailleurs, entre douze et vingt chauffeurs à 40 000 F sont sortis de la profession. Soit, si l'on prend une moyenne de quinze chauffeurs, $6 \times 15 \times 40\,000$ et donc un total de 3 600 000 F. Il y a donc eu thésaurisation indirecte.

M. Bongard précise qu'un autre système a été mis en place en 2005. Celui qui entrait dans la profession versait un montant unique, permettant ainsi à celui qui sortait de toucher quelque chose. Le nombre de taxis était alors plus élevé, puisqu'il y avait 666 permis au maximum, auxquels s'additionnaient les permis acquis par ceux qui avaient bénéficié de dispositions transitoires sans limites de contingent, soit 252 chauffeurs qui ont versé entre 25 000 F et 60 000 F. Le fonds a donc augmenté pour compter 3 à 4 millions de francs. Après une année transitoire, il y avait donc, en 2006, près de 900 chauffeurs

et un fonds de 3 à 4 millions. La suite s'est effectuée sur le principe des vases communicants.

M. Bongard note que le fonds contient encore de l'argent aujourd'hui, mais certainement pas assez pour indemniser tout le monde sans avoir de nouvelles entrées. D'où le principe envisagé d'une taxe annuelle qui servirait en premier lieu à permettre aux chauffeurs de sortir. Une fois le fonds épuisé, la taxe annuelle prendra le relais. Sachant qu'à l'heure actuelle entre 15 et 20 chauffeurs quittent la profession chaque année à hauteur de 40 000 F d'indemnités.

M. Bongard ajoute que le fonds a donc eu pendant un certain temps un excédent de recettes. Il a ensuite diminué par la force des choses. Il reste aujourd'hui un reliquat, mais qui ne permettra pas de rembourser les 900 chauffeurs dans la profession.

Une députée constate que la situation de 500 chauffeurs n'est pas connue avec précision à ce jour.

M. Bongard explique que ces chauffeurs-là ont soit été soumis au système des 1 300 F par année (de 1999 à 2005), soit au système antérieur qui voulait que le permis s'échange librement selon les prix du marché. Etant précisé qu'il n'y a pas forcément de trace dans les dossiers des chauffeurs de ces prix du marché.

Elle imagine que les chauffeurs doivent bien disposer de quittances.

M. Bongard précise que ces prix du marché étaient probablement supérieurs aux 40 000 F ou 60 000 F. A une certaine époque, les permis s'échangeaient jusqu'à 200 000 F. C'est ce système-là que le législateur de 1999, puis de 2005, a voulu casser.

Elle remarque aussi que 500 chauffeurs pourraient prétendre à quitter la profession.

M. Bongard le confirme et ajoute que certains chauffeurs pourraient le faire en ayant payé 1 300 F pendant un certain nombre d'années, d'autres ayant par ailleurs payé bien plus que 40 000 F ou 60 000 F. Mais on ne le sait pas à l'heure actuelle. Pour le savoir, il faudrait sortir ces 500 dossiers manuellement.

M. Bongard explique qu'il sera possible de déterminer le montant global qui devra être remboursé au titre de montant versé en application de la loi de 2005. Le problème concerne ce qui est antérieur à 2005. En sortant chaque dossier, on pourrait sans doute parvenir à connaître tous les montants, mais pas d'un seul coup.

M. Bongard indique par ailleurs que dans les autres cantons percevant une taxe annuelle, il n'y a pas de système d'indemnisation ni de rétrocession. C'est une taxe annuelle perçue sans rétrocession.

M. Monney fait remarquer à ce propos que l'article 39, alinéa 5, ne se réfère qu'à la loi actuelle et pas aux législations antérieures.

Le Président estime qu'il faut par conséquent se prémunir de tout problème par rapport aux chauffeurs entrés dans la profession avant 2005 et qui étaient alors soumis à un autre régime, en précisant par exemple que toute personne ayant été soumise à un régime antérieur à la loi de 2005 touche 40 000 F au maximum en fonction de ce qu'ils ont versé à l'époque.

Une députée estime que la disposition votée par la sous-commission est assez claire car elle n'articule pas de montant. Il conviendrait cependant de supprimer, à son sens, les termes « au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005 ».

Un député constate que les anciens dossiers des chauffeurs de taxis ne sont pas informatisés et qu'il convient par conséquent de les reprendre un par un afin de savoir qui a versé quel montant.

M. Bongard confirme que ces dossiers ne sont pas informatisés. Il n'a lui-même pas consulté ces 500 dossiers et ne sait par conséquent pas ce qu'ils contiennent. Cela étant, ce serait aux chauffeurs qu'il incomberait de prouver la véracité de ce qu'ils ont versé à l'époque.

Le Président note que la patente achetée à une certaine époque par des chauffeurs de taxis à d'autres chauffeurs pour des montants allant jusqu'à 200 000 F ne constitue pas une taxe.

M. Bongard le confirme.

M. Monney indique que le système a changé à un moment donné avec l'introduction d'un libre marché, avec des prix parfois affolants. C'est aussi ce type de situation que l'actuel projet de loi souhaite éviter. Cela étant, il

faut savoir que ce système permettait aux chauffeurs de taxis d'accéder à la profession de taxi de service public. Si un chauffeur voulait exercer cette profession, il était alors bien obligé de passer par le libre marché et de dépenser des sommes parfois élevées. Si l'on veut à présent mettre en place un système prônant une certaine égalité de traitement, il faudrait quand même leur permettre d'obtenir un certain montant s'ils ont acquis leur permis dans le système de libre marché, afin d'assurer une égalité de traitement par rapport à ceux qui l'ont acquis par le biais du système actuel.

Le Président imagine que ce montant ne pourrait pas être supérieur à la taxe de la loi de 2005.

M. Monney souligne la complexité du système actuel et invite les commissaires à lire l'article 58.

Un député demande si l'on peut être sûr aujourd'hui que pas un des 900 chauffeurs actuels n'a payé plus de 60 000 F de taxe.

M. Monney précise que le régime de la loi actuelle a commencé en 2005. Avant cela, soit de 1999 à 2005, il n'y avait pas de taxe unique et les chauffeurs payaient 1 300 F par année pour pouvoir exercer ce métier. Ainsi, de 1999 à 2005, les chauffeurs ont versé sept fois 1 300 F. Les chauffeurs arrivés avant dans la profession ont connu le système du libre marché. Certains de ceux-là ont payé moins de 60 000 F et d'autres ont payé jusqu'à 200 000 F.

Le Président indique que tous les chauffeurs soumis au libre marché seront soumis à la disposition que la sous-commission adoptera et qui prévoira un montant compensatoire fixe compris entre 40 000 et 60 000 F. Quant aux chauffeurs qui ont été soumis à la taxe de 1 300 F, dans la mesure où il s'agit d'une taxe, le Président estime que l'Etat ne leur doit rien. Enfin, ceux qui ont versé un montant fixe de 25 000 F à l'Etat seront remboursés de 25 000 F. Ceux qui auraient versé 60 000 F se verront rembourser 60 000 F. Ceux qui auraient versé 40 000 F seront remboursés de ce montant-là.

M. Monney indique qu'il serait préférable d'opter pour un système égalitaire entre toutes les personnes entrées dans la profession de taxi de service public, soit de rembourser par le biais d'une disposition transitoire ce qu'elles ont payé jusqu'à présent, en précisant qu'à partir de maintenant elles payeraient une taxe. Pour respecter cette égalité de traitement, il faudrait aussi rembourser celles qui ont versé la taxe annuelle de 1 300 F.

Le Président ne voyait pas la situation de la même manière s'agissant de la taxe annuelle de 1 300 F, taxe que les chauffeurs ne devraient à son avis pas récupérer à la sortie de la profession. Il craint de créer là une distorsion, ce d'autant que le législateur s'apprête à mettre en place une nouvelle taxe annuelle. La taxe unique et la taxe annuelle sont de son point de vue deux choses différentes.

Une députée constate que l'analyse du Président est juste. Elle s'interroge cependant sur les destinataires de la nouvelle taxe. Elle se demande plus particulièrement si les chauffeurs déjà entrés dans la profession et ayant payé voici quelques années une taxe unique de 40 000 F ou 60 000 F devront encore s'acquitter à l'avenir de la future taxe annuelle.

M. Monney précise qu'il sera difficile de mettre en place un système totalement égalitaire. Certains sont entrés dans la profession en versant une taxe unique de 60 000 F et ont quitté la profession en recevant 40 000 F. Ils ne pourront prétendre à rien d'autre. C'est la loi actuelle qui le prévoit. Quant à la taxe annuelle mise en place sous la loi précédente, un chauffeur n'est a priori pas sensé pouvoir la récupérer quelques années plus tard. Ce n'était pas l'esprit de la loi de l'époque. Dans ce sens-là, il se justifierait de ne pas rembourser les montants versés au titre de cette taxe.

Lecture du projet de loi en troisième débat

La sous-commission taxi a à travers la lecture du projet de loi article par article traité au moins une fois toutes les thématiques présentes dans ce domaine.

Il convient donc ici d'apporter les dernières modifications, corrections avant de présenter ce projet de loi à la commission des transports.

Cette lecture ne sera pas forcément présentée dans l'ordre ascendant de la numérotation, mais bien en fonction des amendements discutés et présentés par les députés ou le département.

Il convient aussi de mentionner le fait que la numérotation des articles ne correspondra pas forcément avec la version finale.

Article 3, alinéa 2

Une députée souhaite enlever le verbe « peut » dans la phrase « Le Conseil d'Etat peut déléguer... » et propose d'indiquer « Le Conseil d'Etat délègue... ».

M. Monney précise que la porte de sortie est mentionnée à l'alinéa 2, puisqu'il est précisé que « le Conseil d'Etat peut déléguer à la centrale unique ou à toute autre entité... ».

Le Président propose le libellé suivant :

« ²Le Conseil d'Etat délègue... »

Pas d'opposition, adopté.

M. Monney précise qu'il faut en conséquence modifier la dernière phrase de l'alinéa 2 et supprimer les termes « cas échéant ».

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 3 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Article 5, alinéa 2, lettre d

M. Monney propose un complément à l'article 5, alinéa 2, lettre d :

« d) communiquer au département [...] règlement d'exécution ; *cette communication est réalisée par une ou plusieurs personnes désignées à cet effet par la centrale et assermentée par un conseiller d'Etat ;* »

Le Président met aux voix cet ajout qui est accepté à l'unanimité.

Article 6 Concession**Alinéa 2**

² *La concession [...] présent article. Le retrait de la concession peut également être décidé en cas d'infraction à la présente loi commise par le concessionnaire ou par les organes qui le composent.*

Le Président indique que ce sont les organes de la centrale unique qui sont visés ici.

Une députée demande si les organes de la centrale unique sont mentionnés quelque part dans la loi.

M. Monney précise qu'il vaut mieux ne pas les citer, car ces organes dépendront de la forme juridique de la personne morale, étant rappelé que c'est le droit supérieur qui définit les organes des personnes morales.

Article 7 Autorisation relative à l'exercice de la profession de chauffeur**Alinéa 5**

⁵ *L'activité simultanée de chauffeur de taxi de service public et de chauffeur de taxi de service restreint n'est pas autorisée.*

Le Président indique que le département propose le libellé suivant :

⁵ L'exercice en parallèle de l'activité de chauffeur de taxi de service public et de celle de chauffeur de taxi de service restreint n'est pas autorisé.

Pas d'opposition, adopté.

Article 8A Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis

¹ *L'article d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis (ci-après « la centrale ») est strictement personnelle et intransmissible ; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :*

a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes ;

b) la requérante est solvable ;

c) la personne physique ou morale est inscrite au registre du commerce de Genève ;

d) la requérante justifie d'être affiliée à une caisse de compensation ;

e) la centrale dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général ;

f) la centrale justifie de l'affiliation dans le délai d'un an à compter de la délivrance de l'autorisation d'un nombre minimal de taxis, fixé par le Conseil d'Etat ;

g) la centrale dispose de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de courses ;

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

i) dans la limite de ses places disponibles et de ses capacités de diffusion des ordres de courses, la centrale offre la faculté aux exploitants d'un service de taxis de service public de s'affilier sans autres contreparties financières, telles que des indemnités d'entrée, que celles liées aux prestations mises à disposition ;

j) la centrale dispose d'un service d'appel général permettant aux clients d'obtenir après la course des prestations de recherches d'objets perdus ou d'émettre des réclamations ;

k) la centrale dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliées de se présenter à la centrale.

² *L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordre de courses de taxis de service privé ou de service public.*

³ *La même centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service privé et des exploitants de taxis de service public.*

⁴ *Le Conseil d'Etat peut imposer aux centrales ayant pour affiliés des taxis de service public d'autres obligations liées à la gestion du trafic dans les voies réservées aux transports en commun.*

M. Monney indique qu'il serait opportun de modifier l'intitulé de l'article 8 et de mentionner « taxis de service restreint ».

Une députée, concernant l'alinéa 1, lettre a), propose de remplacer le terme « suisse » par « de nationalité suisse » :

a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est de *nationalité 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 ;

M. Monney explique que le terme « suisse » se réfère à la personne dirigeant la personne morale. Il est donc possible de mentionner « de nationalité suisse ».

Un commissaire propose de supprimer le verbe « est » :

a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est de nationalité 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 ;

M. Monney signale que cette lettre a) est une reprise de la loi actuelle.

Un commissaire, concernant la lettre h), propose d'ajouter un « s » à « samedi » :

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

M. Monney constate que la lettre h) n'a typiquement pas sa place dans cet article 8.

Le Président suggère de demander au département une nouvelle formulation de cet article 8A.

Une députée estime que la centrale de taxis de service public doit, elle, être clairement décrite. En revanche, l'article sur la centrale de taxis de service restreint ne doit pas être aussi complet.

M. Monney signale que l'article 8A actuel du projet de loi amendé parle de centrale d'ordres de courses sans préciser de quel type de centrale il s'agit. Il est donc proposé d'indiquer dans le titre de l'article 8A qu'il est question de centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint. Par ailleurs, dans le corps de l'article, il est suggéré de supprimer plusieurs alinéas superflus.

Article 8A Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 1

¹ L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint (ci-après : « centrale de service restreint ») est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

Pas d'opposition, adopté.

Lettre a

a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre b

b) la requérante est solvable;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre c

c) la personne physique ou morale est inscrite au registre du commerce de Genève;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre d

d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre e

e) toute centrale de service restreint dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre f

f) toute centrale de service restreint dispose de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de course;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre g

g) toute centrale de service restreint 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;

Pas d'opposition, adopté.

Lettre h

h) toute centrale de service restreint dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliées de se présenter à la centrale.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 2

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint.

Pas d'opposition, adopté.

Alinéa 3

³ Aucune centrale de service restreint ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service public.

M. Monney revient sur l'alinéa 1 et propose une nouvelle formulation :

Alinéa 1

1 L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint (ci-après : « centrale de service restreint ») est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

Pas d'opposition, adopté.

Le Président met aux voix l'article 8A ainsi amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 9

M. Monney explique qu'il est proposé d'enlever le terme « chaque » en tête des lettres e, f, g et h.

Pas d'opposition, adopté.

Article 10 Véhicules d'autres cantons (nouvelle rédaction)

¹ *Les chauffeurs de taxis ou de limousines en provenance d'autres cantons, dûment autorisés par les autorités du lieu du premier établissement ou justifiant d'une pratique régulière de leur activité sur ce territoire, ont accès au marché genevois réglementé par la présente loi, conformément à la loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995. Ils ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève.*

² *Les chauffeurs visés à l'alinéa précédent souhaitant bénéficier du régime de taxi de service public doivent obtenir une autorisation complémentaire, délivrée gratuitement moyennant la réussite de l'examen sur la connaissance théorique et pratique de la topographie du canton.*

³ *Cette autorisation complémentaire est strictement personnelle et intransmissible. Une vignette valant autorisation est délivrée.*

⁴ *Les règles sur la limitation du nombre et la gestion des permis de service public sont pour le surplus applicables.*

M. Monney indique qu'il s'agit de la question de la taxe annuelle pour les transporteurs étrangers. Il y a une nouvelle proposition d'article 10 afin de prendre en compte les conclusions d'un récent arrêt du Tribunal administratif. L'article 10 initial serait remplacé par un nouvel article 10 et un nouvel article 10A.

Un député s'enquiert de la signification des termes « ont accès au marché ». Il se demande si cela signifie qu'un taxi vaudois, par exemple, peut déposer

un client dans le canton de Genève ou si cela signifie qu'un taxi vaudois peut venir faire des prises en charge dans le canton de Genève.

M. Monney explique qu'ils font ce qu'ils veulent. C'est la loi sur le marché intérieur qui le précise. Un taxi suisse a une totale liberté commerciale sur tout le territoire suisse.

Une députée note, à propos du nouvel article 10, alinéa 3, qu'il est fait référence à la « connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville du canton ». Elle suggère de se référer uniquement au canton et pas à la ville.

Le Président met aux voix l'amendement proposé qui est adopté à l'unanimité.

M. Monney précise, à propos de l'article 10, alinéa 4 (nouveau) que le nombre de permis de taxis de service public restera limité et ne pourra pas être augmenté.

Le Président met aux voix l'article 10 ainsi amendé (nouveau) ; il est adopté à l'unanimité.

Le département présente de nouvelles modifications :

Alinéa 1

¹ Les chauffeurs de taxis ou de limousines en provenance d'autres cantons, dûment autorisés par les autorités du lieu du premier établissement ou justifiant d'une pratique régulière de leur activité sur ce territoire, ont accès au marché genevois réglementé par la présente loi, conformément à la loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995. Ils ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines.

Le Président rappelle que l'article 10 initial du projet de loi a été scindé en deux parties, à savoir le nouvel article 10 et le nouvel article 10A.

Le Président met aux voix l'article 10, alinéa 1 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

² Les chauffeurs visés à l'alinéa précédent souhaitant bénéficier du régime de taxi de service public doivent obtenir une autorisation complémentaire délivrée gratuitement moyennant la réussite de l'examen sur la connaissance théorique et pratique de la topographie du canton.

Une députée s'enquiert de la situation des chauffeurs provenant d'autres cantons. Elle imagine qu'ils peuvent venir travailler à Genève mais se demande s'ils sont aussi astreints à la règle des 90 jours.

M. Monney explique que la règle des 90 jours découle de l'application des accords bilatéraux. Les taxis provenant d'autres cantons, ou taxis confédérés, peuvent venir toute l'année à Genève s'ils le souhaitent du moment qu'ils peuvent justifier d'une activité régulière sur le canton d'origine de délivrance de leur autorisation.

Un député demande si un taxi vaudois, par exemple, venant à Genève est automatiquement considéré comme un taxi de service restreint.

M. Monney le confirme et se réfère à ce propos à l'article 1, dernière phrase.

Le Président met aux voix l'article 10, alinéa 2 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 3

³ Cette autorisation complémentaire est strictement personnelle et intransmissible. Une vignette valant autorisation est délivrée.

Le Président met aux voix l'article 10, alinéa 3 qui est adopté à l'unanimité.

⁴ Les règles sur la limitation du nombre et la gestion des permis de service public sont pour le surplus applicables.

Le Président met aux voix l'article 10, alinéa 4 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 10 dans sa nouvelle teneur ; il est adopté à l'unanimité.

Article 10A Véhicules étrangers (nouvelle proposition)

¹ *Les personnes physiques qui, en leur qualité de ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours par année civile au marché genevois réglementé par la présente loi.*

² *Les entreprises individuelles et personnes morales qui, ayant leur siège dans l'un des Etat visés à l'alinéa 1, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours par année civile au marché genevois réglementé par la présente loi.*

³ *Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2 ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève.*

⁴ *Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2, qui souhaitent exercer leur activité durant plus de 90 jours par année civile, sont soumises au régime d'autorisation ordinaire prévu par la présente loi.*

Une députée demande s'il ne faudrait pas parler de personnes « physiques et/ou morales » à la place de « personnes physiques et morales ».

M. Monney constate qu'il y a effectivement un problème de rédaction. Il conviendrait plutôt de parler de « personnes physiques ressortissant d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Association européenne de libre échange ou les personnes morales ayant leur siège dans l'un de ces Etats, dûment autorisées par les autorités d'un de ces Etats ». Cela étant, cette rédaction s'avère quelque peu lourde.

Le Président sollicite le département pour une nouvelle rédaction de l'article 10A, alinéa 1.

Un commissaire demande comment l'on peut calculer le délai de 90 jours prévu à l'article 10A, alinéa 1.

M. Monney rappelle que la sous-commission avait déjà abordé le sujet. S'il s'agit de véhicules étrangers travaillant à Genève, cela peut effectivement s'avérer compliqué à contrôler. Ce qui est sûr, c'est que la très grande majorité des véhicules étrangers venant à Genève font leur commerce à partir

de l'aéroport. Et dans la mesure où il est prévu de mettre en place un système d'accès à l'aéroport avec des barrières et des badges, on aura par ce biais-là le moyen de contrôler qu'un véhicule vient 90 jours. Si un véhicule dépasse les 90 jours et développe son activité ailleurs qu'à l'aéroport, ce sera alors très compliqué à contrôler.

Le Président évoque ensuite la question de l'émolument.

M. Monney précise qu'il ne doit justement plus être question d'un émolument. Le tribunal a estimé qu'il s'agissait typiquement d'une restriction au marché que ne permettait ni la loi sur le marché intérieur, ni les accords de libre circulation. On ne peut donc plus percevoir un émolument que ne payeraient pas les taxis locaux. Maintenant, rien n'empêche le législateur de faire payer l'accès à l'aéroport, étant précisé que les taxis de service public, qui payent pour leur part une taxe annuelle, auraient un accès « gratuit » (compris dans la taxe annuelle) à l'aéroport. Il convient de se référer à ce propos à l'article 26, alinéa 6 du projet de loi.

M. Monney signale un oubli aux articles 10 et 10A concernant les taxis et limousines provenant d'autres cantons et de la Communauté européenne, qui auront les droits et obligations des taxis de service restreint. Il formulera une proposition globale en ce sens.

Alinéa 1

¹ Les personnes physiques qui, en leur qualité de ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxis ou de limousine, ont accès durant 90 jours au marché genevois réglementé par la présente loi.

Le Président met aux voix l'article 10A, alinéa 1 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 2

² Les entreprises individuelles et personnes morales qui, ayant leur siège dans l'un des Etats visés à l'alinéa 1, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours au marché genevois réglementé par la présente loi.

Le Président met aux voix l'article 10A, alinéa 2 qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 3

³ *Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2 ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines.*

Le Président met aux voix l'article 10A, alinéa 3 qui est adopté à l'unanimité.

M. Monney indique qu'il y aurait tout de même lieu de préciser qu'il s'agit de « 90 jours par année civile ».

Un commissaire suggère de mentionner ces « 90 jours par année civile » à l'alinéa 1, ce qui suffirait pour le reste de l'article. Il faudrait donc supprimer cette mention-là à l'alinéa 4.

¹Les personnes physiques qui, en leur qualité de ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxis ou de limousine, ont accès durant 90 jours par *année civile* au marché genevois réglementé par la présente loi.

²Les entreprises individuelles et personnes morales qui, ayant leur siège dans l'un des Etats visés à l'alinéa 1, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours au marché genevois règlementé par la présente loi.

³Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2 ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines.

⁴Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2, qui souhaitent exercer leur activité durant plus de 90 jours ~~par année civile~~, sont soumis au régime d'autorisation ordinaire prévu par la présente loi.

M. Monney indique préférable de maintenir cette mention à l'alinéa 4.

Le Président revient donc sur l'alinéa 1 et met aux voix l'ajout des termes « par année civile » ; cet ajout est adopté à l'unanimité.

Alinéa 4

⁴ Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2, qui souhaitent exercer leur activité durant plus de 90 jours par année civile, sont soumis au régime d'autorisation ordinaire prévu par la présente loi.

Le Président met aux voix l'article 10A, alinéa 4 qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 10A ainsi amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 11, alinéa 1

Le Président indique qu'il est proposé de préciser la fin de l'alinéa 1 :

« ...Ils ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève »

Pas d'opposition, adopté.

Article 12, alinéa 3

Le Président signale qu'il s'agit de la même proposition qu'à l'article 11, alinéa 1.

Pas d'opposition, adopté.

Article 14 Limitation du nombre et gestion des permis de service public

Alinéa 5

⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre 2 000 F et 4 000 F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi et, en particulier, avec les moyens de contrôles (exercés par la police et tous autres agents compétents) nécessaires à sa bonne application. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe.

Un député constate que l'on introduit-là le principe du payement d'une taxe pour obtenir en échange un service de contrôle.

L'un de ses collègues lui rappelle toutefois que les chauffeurs de taxis eux-mêmes sont demandeurs d'un contrôle. Ils se sont même déclarés prêts à payer pour avoir ce contrôle. Il note par ailleurs qu'il faut un financement pour assurer ce contrôle.

M. Monney rappelle que ce système de taxe annuelle est appelé à remplacer le système actuel de taxe unique pour l'entrée dans la profession de taxi de service public. Cette taxe présente avant tout un lien avec l'utilisation accrue du domaine public. Les taxis bénéficient d'un avantage pour exercer leur profession – l'utilisation accrue du domaine public et le nombre limité de taxis de service public – qui, ne serait-ce que de ce point de vue-là, justifie une taxe.

M. Monney note par ailleurs que le problème principal de la loi actuelle est le manque de contrôle relatif à son application. L'idée est par conséquent d'utiliser le produit de cette taxe annuelle pour appliquer les dispositions de la nouvelle loi, notamment par la mise à disposition de moyens policiers plus importants et de les financer le cas échéant au moyen de cette taxe, car c'est une profession qui a peut-être besoin d'être plus contrôlée qu'une autre et qui justifie une taxe plus ciblée par rapport à l'exercice de la profession.

M. Monney ajoute que cette taxe ne concerne pas que le contrôle et l'éventuelle création d'une brigade des taxis. Cela concerne aussi et avant tout l'avantage en terme commercial obtenu par les taxis de service public parce qu'ils ont un droit d'usage accru du domaine public. Pour le reste, le législateur peut discuter du montant de cette taxe.

Une députée s'interroge sur ce qui gêne son collègue, à savoir la taxe elle-même ou le montant de cette taxe. Si c'est le montant de la taxe, la sous-commission peut en discuter, étant entendu qu'un montant de 2 000 à 4 000 F par année peut s'avérer important pour des chauffeurs de taxis qui ne roulent pas sur l'or. La sous-commission pourrait revoir à la baisse ces montants.

M. Monney indique que les chauffeurs de taxis payent actuellement un montant conséquent, à savoir 40 000 F, respectivement 60 000 F jusqu'à très récemment.

Ce même député relève ensuite que le paiement de cette taxe est lié à la mise en place d'un système de contrôle.

M. Monney signale que cette taxe comprendra aussi l'accès à l'aéroport et la mise en place des infrastructures à mettre en place pour réguler l'accès à l'aéroport, étant précisé que les taxis de service privé, les véhicules d'autres cantons et les véhicules étrangers devront pour leur part payer une taxe à chaque fois qu'ils viendront à l'aéroport. Ce qui ne sera pas le cas des taxis de service public.

M. Monney précise que le législateur peut agir sur le montant de la taxe, mais aussi par le biais de l'article 14, alinéa 6, qui introduit une incitation de type écologique.

M. Monney indique que le l'alinéa 6 pourrait le cas échéant préciser que « le Conseil d'Etat diminue... » au lieu de « le Conseil d'Etat peut diminuer... » :

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

Un commissaire distingue deux aspects. Une taxe est proposée, avec une fourchette, que personne au sein de la sous-commission ne remet en cause. Le montant de la fourchette peut par contre être revu. Ce qui prête par contre à discussion, c'est l'utilisation de cette taxe. De son côté, l'une de ses

collègues estime, à juste titre, qu'il s'agit d'une sorte d'épargne forcée. Ce principe d'épargne forcée n'est pas critiqué par son autre collègue. Ce dernier conteste par contre le principe du paiement d'une taxe pour la mise en place d'un système de contrôle. Cela dit, c'est bien le rôle de l'Etat, et de la police, que de procéder à des contrôles pour la bonne application de la loi. On peut aussi imaginer qu'une corporation, étant donné justement les spécificités de cette corporation, pourrait avoir un intérêt direct à un système de contrôle particulier. Un chauffeur de taxi pourrait avoir intérêt à la mise en place de contrôles afin que des tiers non autorisés ne viennent pas lui prendre ses clients et ce chauffeur pourrait voir un intérêt à payer pour de tels contrôles, étant entendu que cette taxe n'avantage pas les citoyens eux-mêmes, mais bien les membres de la profession de chauffeurs de taxis. Dans ce sens-là, la corporation pourrait être amenée à faire un petit effort afin de s'assurer un bon fonctionnement. On pourrait donc imaginer que pour s'auto-protéger, la profession paye un petit peu.

Une députée fait remarquer que cette philosophie d'utiliser une taxe pour assurer le financement de quelque chose existe déjà dans d'autres domaines que les taxis. Elle cite l'exemple de la taxe sur les chiens. Cette taxe est dévolue au contrôle des chiens et au nettoyage de la voie publique.

Le Président rappelle que le chauffeur de taxi devait, à l'époque, sortir de son porte-monnaie un montant assez conséquent afin de pouvoir entrer dans la profession, montant qui ne lui rapportait aucun intérêt, mais qu'il pouvait récupérer à la sortie de la profession. Dans ce sens-là, le chauffeur « perdait » de l'argent. Le législateur a souhaité modifier le système. Ainsi, la taxe pourra aussi être utilisée, dans les dispositions transitoires, pour combler ce qui ne serait pas couvert par le fonds en faveur des chauffeurs quittant demain la profession.

M. Bongard se met à la place d'un chauffeur de taxi qui doit s'acquitter d'une taxe. Il imagine que ce dernier souhaiterait s'y retrouver. Si cette taxe sert à mettre en place une brigade des taxis, que la profession appelle de ses vœux depuis plusieurs années, il serait peut-être d'accord de la payer. Si par contre il n'a pas d'information sur l'affectation de cette taxe ou un signe de cette affectation, il serait peut-être un peu moins d'accord de la payer.

Un commissaire propose de couper l'alinéa 5, de supprimer l'ajout proposé et de changer un mot :

«⁵ ...Le Conseil d'Etat contrôle les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe. »

Un député n'est pas d'accord de supprimer les termes « et, en particulier, avec les moyens de contrôles (exercés par la police et tous autres agents compétents) nécessaires à sa bonne application. ». Les moyens de contrôle ne sont pas forcément représentés uniquement par la police. Cela pourrait être un équipement destiné à la lecture de badges ou un système de barrières.

Il propose donc de maintenir les termes précités, mais en enlevant le cas échéant la parenthèse :

«⁵ ...Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe. »

Le Président constate que toutes les notions souhaitées par les uns et les autres seraient garanties par ce nouveau libellé.

M. Monney estime que la sous-commission doit réfléchir aux alinéas 5 et 6. C'est une réflexion globale à engager.

Le Président propose, au sujet de la taxe de l'alinéa 5, de diminuer la tranche de 1 500 F à 3 000 F.

M. Monney note que la sous-commission pourrait ne retenir qu'un seul montant fixe, mais l'autorité n'aura alors aucune marge de manœuvre.

Un député propose une tranche située 700 F et 1 700 F.

M. Bongard mentionne une taxe de 600 F à 1 200 F (si domicile hors de l'arrondissement lausannois) à Lausanne et une taxe de 700 F à Bâle. A Zurich, il n'y a pas de taxe annuelle, mais il y a une seule catégorie de taxis (1 450 taxis), avec des engagements à remplir en matière d'équipement et de couleur pour les taxis desservant à l'aéroport.

M. Monney précise qu'il faut garder à l'esprit la présence, à Genève, d'un aéroport international et donc la nécessité d'infrastructures à mettre en place

plus importantes que dans d'autres villes, ce qui justifie une différence à faire par rapport à Bâle ou Lausanne par exemple.

M. Bongard indique que le département pourrait effectuer des projections par rapport à ce que représenterait le prélèvement de plusieurs niveaux de taxe eu égard à plusieurs paramètres, comme le nombre de taxis desservant l'aéroport et aux moyens de contrôle à mettre en place.

Un député signale que les taxis français ne veulent plus payer de taxe ou d'émolument pour venir à l'aéroport. C'est un problème qui est discuté au sein des associations professionnelles genevoises et auquel la sous-commission devra prêter attention, car un problème d'inégalité de traitement manifeste pourrait se poser.

Le Président propose de procéder au vote de l'article 14, alinéa 5, avec le libellé suivant, sans fixer pour le moment de montants à la fourchette :

«⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre xxxx F et yyyy F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi et, en particulier, avec les moyens de contrôles nécessaires à sa bonne application. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe. »

Le Président met aux voix l'article 14, alinéa 5 ; il est adopté à l'unanimité.

⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre XXX F et YYY F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi et, en particulier, avec les moyens de contrôles nécessaires à sa bonne application. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe.

Le Président rappelle que la sous-commission doit se prononcer sur la fourchette de la taxe annuelle.

Un commissaire s'enquiert de la pratique des autres cantons.

M. Monney mentionne, pour Zurich, des taxes annuelles comprises entre 700 F et 1 300 F. A Lausanne, la taxe oscille entre 600 F et 1 200 F. A Bâle-Ville, la taxe annuelle est de 700 F pour les taxis de service public. En gros, les chiffres sont tous compris entre 500 F et 1 500 F.

M. Monney rappelle que la sous-commission a institué dans ce même article 14 un système incitatif par rapport aux véhicules bénéficiant d'un standard écologique, avec un système de bonus/malus de + ou - 20 %, pourcentage que la sous-commission pourrait modifier.

Un député, au vu des chiffres mentionnés s'agissant de Lausanne et de Zurich, propose une fourchette comprise entre 700 F et 1 200 F. cette fourchette tiendrait à son avis compte des caractéristiques du canton, notamment la présence de l'aéroport.

Un commissaire estime, sans vouloir articuler de chiffres, que l'idée pourrait être de partir légèrement plus haut que Zurich, mais d'inciter un peu plus les véhicules non polluants.

M. Monney précise que le système incitatif avait été imaginé par le département dans le cadre d'un projet de taxe unique, qui était sauf erreur fixée à 60 000 F. Un taux de 20 % par rapport à 60 000 F représentait alors un montant extrêmement incitatif. Avec le système de taxe annuelle, d'environ 1 000 F pour simplifier, l'incitation sera moindre, soit 20 % de 1 000 F.

Le Président propose de mettre aux voix le principe de l'augmentation significative du taux d'incitation, en l'occurrence 40 %, et d'augmenter de facto la fourchette de la taxe annuelle entre 1 000 F et 1 400 F.

Une députée n'est pas favorable à une fourchette trop haute vu les difficultés rencontrées par les chauffeurs de taxis. Pour sa part, elle proposerait une fourchette comprise entre 800-900 F et 1 300-1 400 F.

Le Président constate que la sous-commission adopte le principe d'un taux plus incitatif que le taux de 20 %.

Le Président indique qu'il s'agit de revenir sur les alinéas 5 et 6. La sous-commission doit en particulier définir une fourchette pour la taxe annuelle.

Alinéa 5

⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre 900 F et 1 400 F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi et, en particulier, avec les moyens de contrôles nécessaires à sa bonne application. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe.

Une députée note pour sa part que la fourchette proposée tient compte de ce qui se fait ailleurs en Suisse. Elle rappelle par ailleurs que les taxis de service public n'auront rien à payer pour accéder à l'aéroport.

M. Monney précise que les taxis de service public auront effectivement un accès libre à l'aéroport.

Elle estime que les montants de la fourchette se justifient. Couplés à la baisse de 40 % en cas d'utilisation d'un véhicule répondant aux standards écologiques, ces montants définissent un cadre extrêmement favorable aux taxis de service public. La proposition qui est faite ici tient compte des diverses sensibilités exprimées au sein de la sous-commission tout au long des travaux.

Un député constate que les taxis de service public ne payeront pas de taxe pour accéder à l'aéroport. Il se demande cependant qui gèrera l'accès des taxis à l'aéroport. Si ce doit être la centrale unique, il ne faudrait pas que cette dernière instaure de son côté une taxe d'accès à l'aéroport.

M. Monney précise que toute taxe doit avoir une base légale formelle dans la loi et pas dans un règlement. Cela étant, le projet de loi ne prévoit pas de taxer les taxis de service public s'agissant de l'accès à l'aéroport.

M. Monney ajoute que les deux articles pertinents sont l'article 3, alinéa 2 et l'article 26, alinéa 6.

Le Président met aux voix l'article 14, alinéa 5 ; il est adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

Alinéa 6

⁶ Le Conseil d'Etat peut diminuer jusqu'à 40 % le montant de la taxe pour tout permis de service public rattaché à un véhicule au bénéfice du meilleur standard écologique, et l'augmenter jusqu'à 40 % si ce standard est mauvais au sens du règlement d'application. Si le détenteur d'un taxi de service public, qui a bénéficié d'une diminution de la taxe, remplace le véhicule rattaché au permis de service public concerné par un véhicule dont le standard écologique est moins bon que le précédent, il doit s'acquitter auprès du département du montant du bonus dont il a bénéficié.

Un député se demande s'il sera possible de surtaxer au-delà du maximum de la fourchette de l'alinéa 5, soit au-delà de 1 400 F. Il s'y oppose pour sa part.

M. Monney indique que l'alinéa 5 offre une fourchette à la disposition du Conseil d'Etat, lequel fixera la taxe de base entre 900 F et 1 400 F. S'il fixe par exemple la taxe à 900 F, il pourra diminuer jusqu'à 40 % ce montant en fonction des standards écologiques du véhicule utilisé par le chauffeur de taxi, soit, si ces standards sont excellents, 900 F – 360 F. Le chauffeur ne payera alors que 540 F. Par contre, si le standard écologique est mauvais, le chauffeur pourra alors être amené à devoir payer jusqu'à 40% de plus que le montant de la taxe. Si cette taxe devait être fixée à 1 400 F par le Conseil d'Etat, le chauffeur dont le véhicule serait très polluant devrait alors payer 1400 F+560 F (40% de 1 400), soit 1 960 F.

Une députée rappelle que la sous-commission a souhaité mettre en place un service de taxis de service public de qualité. Des exigences ont donc été fixées concernant les chauffeurs (bonne tenue, propreté, langues,...). Cela étant, on ne peut pas d'un côté fixer de telles exigences et d'un autre côté accepter des véhicules qui ne répondent pas aux standards écologiques. L'un va avec l'autre. Tous les chauffeurs de taxis ne sont certes pas bien payés, mais il convient de rappeler qu'ils devaient payer à l'époque plusieurs dizaines de milliers de francs pour pouvoir exercer leur métier. Ce ne sera plus le cas avec la nouvelle loi. Il est donc normal, en contrepartie des avantages qui leur seront octroyés, de fixer un certain nombre d'exigences, notamment le respect des standards écologiques.

Un commissaire indique qu'il est assez favorable à cette vision de mérite-responsabilité. Celui qui ne veut pas faire l'effort demandé doit payer un peu plus. Celui qui utilise une voiture ne répondant pas aux standards écologiques

et qui pollue devra s'acquitter d'une taxe plus élevée. On ne peut plus aujourd'hui laisser à chacun sa liberté au détriment des autres.

L'un de ses collègues est quelque peu abasourdi par ce qu'il entend. Sur le principe de la diminution de la taxe, il n'y voit aucun inconvénient. S'agissant de l'augmentation, il pourrait accepter une augmentation de 40 %, mais seulement s'il y avait un seuil maximum, à savoir le montant haut de la fourchette. Cela permettrait d'éviter de pénaliser des chauffeurs qui n'auraient pas les moyens de changer de véhicule.

Il signale que tous les taxis de service public doivent passer la visite au Bureau des autos. Ils doivent respecter là des normes fédérales. Si ces véhicules respectent le droit supérieur en matière de limites de pollution, ils ne devraient pas être amendés d'un malus de 40% supplémentaires sous prétexte que leurs véhicules seraient plus polluants que d'autres véhicules. Il s'oppose à cette idée-là. Il pourrait par contre accepter un malus de 40% à condition que le montant ne dépasse pas la limite de 1 400 F.

Une députée en vient ensuite à la fourchette proposée. C'est une application du principe du pollueur-payeur et du bonus-malus. On ne peut pas prévoir d'un côté une diminution de la taxe sans en prévoir une augmentation de l'autre côté. Beaucoup de choses fonctionnent en l'occurrence sur la base de ce système-là au niveau environnemental.

Elle ajoute qu'il n'est pas possible, dans ce système, de n'accepter que le principe de la diminution sans en accepter aussi le principe de l'augmentation. Soit l'on accepte le système, soit on ne l'accepte pas. Pour sa part, elle estime que le système du bonus-malus écologique est un bon système, l'objectif d'un tel système étant de renouveler le parc automobile avec une incitation au renouvellement.

Un député évoque la formation « conduite écologique » proposée par le TCS.

M. Monney précise que cette conduite écologique est prévue par le projet de loi.

Une députée rappelle que le Conseil d'Etat aura la latitude de fixer, dans la fourchette donnée, la taxe annuelle. Si le chauffeur dispose d'un véhicule peu polluant, il bénéficiera d'un bonus de 40%. Si par contre il dispose d'un véhicule très polluant, il aura alors un malus de 40%. Entre ces deux extrémités, certains seront taxés à -20%, d'autres à +20%. Et il y aura

d'autres pourcentages. S'agissant des véhicules privés, c'est la loi sur les contributions publiques qui s'applique.

M. Monney précise que ce ne sera effectivement pas uniquement -40% ou +40%. Il y aura une multitude de situations. Il imagine par ailleurs une grosse berline équipée d'un moteur hybride qui pourra, malgré sa taille et sa puissance, bénéficier d'un certain bonus. Quant à la question de la légalité soulevée par un député, si la loi prévoit une fourchette dans une disposition et précise que cette fourchette peut être dépassée soit au-dessous, soit au-dessus, cela ne posera aucun problème de légalité et personne ne pourra attaquer une décision se basant sur une telle base légale, du moment que l'application d'un bonus-malus ressort très clairement de la loi.

Un commissaire est quelque peu mal à l'aise. Une chose est la base légale, autre chose est ce qui est juste. Reste à savoir ce qui est juste. Si l'on conteste que ce soit juste ou pas juste qu'il y ait un bonus-malus à même hauteur, c'est alors de cela qu'il faut discuter. Ce n'est pas la question de la base légale. S'agissant la position de son collègue, la seule taxe qu'il faudrait prévoir serait une taxe de 1 000 F, car le malus serait alors, dans le pire des cas, de 1 400 F. Reste à savoir s'il y a une possibilité pour que les malus soient moins pénalisants que les bonus soient gratifiants. Cela étant, si l'on trouve que le système proposé est juste, il faut alors poursuivre dans cette voie-là. Si au contraire l'on trouve qu'il n'est pas juste, il faut alors faire autre chose.

M. Monney signale que c'est l'article 11, alinéa 2, lettre e) du projet de loi qui mentionne la conduite écologique.

Le Président rappelle qu'il est proposé une diminution jusqu'à 40% et une augmentation jusqu'à 40%. Ce qui veut bien dire qu'il y a une multitude de possibilités entre ces deux chiffres.

M. Monney précise que le département n'entend pas entrer dans ce débat. Il comprend les arguments des uns et des autres, dont chacun s'avère légitime. Il convient juste de ne pas perdre de vue ce que cela représente en termes financiers. Si l'on considère un taux de 40% pour une hypothèse de 900 F, cela fait 360 F, soit moins d'un franc par jour. Si l'on prend une hypothèse à 1 400 F, cela fera un petit peu plus.

M. Monney propose, pour essayer de concilier les intérêts défendus par les uns et les autres, une autre formulation pour préciser que l'augmentation jusqu'à 40% du montant de la taxe se fait à concurrence du montant

maximum de 1 400 F. Si l'on intègre cette proposition, le système de bonus-malus déploiera pleinement son effet tant que la taxe n'atteint pas 1 000 F. Si l'on devait avoir une taxe de 900 F, cela fera un montant de 1 260 F. Si la taxe était de 1 000 F, cela ferait un montant de 1 400 F. Plus la taxe augmentera, moins l'effet du malus sera important.

Le Président passe au vote et met aux voix l'article 14, alinéa 6 ; cet article est accepté par 4 voix pour et 2 voix contre.

Une députée souhaite revenir sur l'article 18, alinéa 3.

Art. 18 Définition des prix des courses et tarifs

Alinéa 3

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

Une députée propose de remplacer le verbe « peut » par le verbe « détermine » :

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

Un commissaire estime que moins l'Etat intervient, mieux c'est. Si les taxis arrivaient à s'entendre entre eux sur un prix minimum, ce serait mieux. Et s'ils ne parvenaient pas à s'entendre, alors l'Etat interviendrait.

Mme Monney indique qu'un tarif minimum au départ de l'aéroport ne peut pas être fixé si la loi ne le prévoit pas.

Le Président met aux voix cette proposition qui est adoptée à l'unanimité.

Une députée constate que cela fait longtemps que le prix des courses de taxis n'a pas été réévalué, alors que le prix de l'essence augmente au fil des années. Il conviendrait par conséquent de veiller à augmenter le prix de courses de taxis, ce qui constituerait aussi un signe de reconnaissance à l'égard des chauffeurs de taxis, étant précisé que les autres professions sont adaptées à l'augmentation du coût de la vie.

M. Monney signale que c'est l'article 18, alinéa 5, qu'il conviendrait le cas échéant de modifier. Il mentionne, pour mémoire, le texte de l'alinéa 5 adopté par la sous-commission :

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

M. Monney indique que le tarif maximum déterminé par le Conseil d'Etat est systématiquement le tarif appliqué par tous les taxis. Quant à vouloir fixer le tarif dans la loi, ce ne serait à son avis pas opportun. Il conviendrait plutôt de laisser cette compétence au Conseil d'Etat.

M. Bongard explique que la prise en charge s'élève à 6,80 F. L'heure d'attente du taxi se monte à 60 F. Une taxe est par ailleurs prélevée par bagage de plus de 30 kg.

Une députée souhaite une mention, dans la loi, de l'adaptation du tarif des courses au coût de la vie, ce qui constituerait aussi une reconnaissance de la profession.

M. Bongard précise qu'il est demandé, au sein d'une même centrale d'ordre de courses, que les mêmes tarifs soient demandés par tous les taxis délivrant le même service. Par contre, il serait possible qu'une centrale offre différentes formes de prestations et pratique donc des tarifs différents. Cela dit, pour l'instant, les taxis appliquent tous le tarif maximum fixé par le Conseil d'Etat.

Un député indique que sa question porte sur les dispositions transitoires, dont l'article 38 permet aux centrales de taxis de service restreint de poursuivre leurs activités, au risque d'une distorsion de concurrence par le biais de tarifs inférieurs à ceux pratiqués par la centrale unique.

M. Bongard lui demande donc s'il souhaite que ces tarifs inférieurs ne dépassent pas, dans un certain pourcentage, les tarifs de la centrale unique.

Le député confirme.

M. Bongard estime difficile, sur le plan de la liberté économique, de limiter ces tarifs. Comme il n'est pas possible de fixer un tarif unique, le canton de Zurich ayant été désavoué par le Tribunal fédéral sur ce point-là.

Article 18 Définition des prix des courses et des tarifs

Alinéa 3

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

Une députée constate que le tarif des courses n'a plus été réévalué depuis plusieurs années. Il se dit par ailleurs que les taxis genevois sont parmi les plus chers de Suisse. Elle souhaite en savoir plus sur la question.

Elle a par ailleurs une question sur le tarif minimum à partir de l'aéroport. Elle se demande si ce tarif minimum inclut aussi le transport des bagages.

Un commissaire estime que cette question des bagages pourrait choquer les visiteurs étrangers. Il se demande dès lors s'il ne serait pas plus simple de préciser les choses dans la loi :

« Le Conseil d'Etat détermine un prix de course minimal, *bagages compris*, au départ de l'aéroport »

M. Monney indique concernant cet amendement qu'il s'agit là d'une question politique et pas tellement technique. Il précise que le projet de loi du Conseil d'Etat ne comprend pas le prix des bagages dans le prix minimum.

Le Président met l'article 18, alinéa 3 ainsi amendé aux voix ; il est accepté à l'unanimité.

Une députée rappelle qu'il reste la question de l'éventuelle adaptation du prix de la course aux coûts de la vie.

M. Monney explique que le tarif est calculé selon deux critères, à savoir les kilomètres parcourus et le temps passé dans le taxi. Ces points sont déterminés par le règlement du Conseil d'Etat, étant précisé que l'unité n'est pas très élevée. Si l'on prend en compte l'inflation de ces dernières années,

on constate qu'elle s'avère extrêmement basse. Il vaudrait par conséquent mieux de laisser le Conseil d'Etat prendre en compte l'augmentation des coûts de la vie.

Alinéa 3

³ Le Conseil d'Etat détermine un prix de course minimal, bagages inclus, au départ de l'Aéroport international de Genève.

Le Président met l'article 18, alinéa 3 ainsi amendé aux voix ; il est accepté à l'unanimité.

Article 24 Exigences relatives aux véhicules

Alinéa 2

² Tout taxi de service public est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, et muni en permanence d'un équipement, lesquels sont agréés par le Conseil d'Etat. L'équipement est composé notamment :

[...]

f) d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier et transmettre automatiquement toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi.

M. Monney rappelle que le principal problème entre taxis « jaunes » et taxis « bleus » est le fait que les taxis « bleus » empruntent les voies de bus réservées aux seuls taxis « jaunes ». Toutefois, les moyens manquent pour constater ces infractions, qui sont probablement les plus commises en rapport avec l'application de la loi sur les taxis. D'où cette proposition d'équiper les taxis de service public d'appareils permettant de photographier les taxis de service restreint empruntant les voies de bus qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter, photographies qui seraient transmises à la centrale unique afin qu'elle se charge de communiquer les cas au département pour sanctions. Ce faisant, on mettrait un contrôleur sur chaque voie de bus réservée aux taxis de service public. Etant précisé que si l'on veut que cette loi marche, il faut augmenter les contrôles. Par le biais de cette proposition, ce serait un contrôle « gratuit » qui serait mis en place, en ce sens que les taxis de service public n'hésiteront certainement pas à appuyer sur le bouton pour prendre la photo

de ce qui se passe devant eux, c'est-à-dire un taxi de service restreint empruntant une voie qui ne lui est pas destinée. C'est aussi une manière de pousser les taxis de service restreint à ne plus emprunter ces voies réservées. Le but sous-jacent à cette disposition est aussi préventif. Actuellement, les taxis « bleus » savent qu'ils ont une chance sur 100 de se faire attraper. Avec un tel système, ils auront quatre chances sur cinq de se faire attraper.

M. Monney ajoute que la photo sera automatiquement transmise à la centrale unique. Le chauffeur n'aura donc rien à faire, si ce n'est à appuyer sur un bouton pour permettre le constat d'infraction.

Un commissaire constate que le législateur ferait du chauffeur de taxi de service public une sorte de délateur continu, qui serait pour le surplus à la fois juge et partie. Il comprend bien l'efficacité du procédé, mais relève en même temps la transformation des chauffeurs de taxis de service public en délateurs continus. Il se demande si tel était bien le souhait initial de la sous-commission.

Une députée indique qu'elle n'a rien contre le principe de la délation. Le problème, c'est celui qui viole la loi, pas celui qui dénonce.

M. Monney indique qu'il conviendrait peut-être d'apporter quelques précisions à l'alinéa 2 afin de bien montrer que c'est le Conseil d'Etat qui, dans le cadre de son agrément, peut prévoir d'autres types d'équipements. Il n'est pas obligatoire de les prévoir dans la loi. Le règlement pourrait préciser que le Conseil d'Etat propose à ceux qui le souhaitent d'installer ce type d'équipement agréé par ses soins. Il serait alors préférable, afin de montrer que le Conseil d'Etat dispose d'une marge de manœuvre, d'apporter la précision suivante à l'alinéa 2 :

²Tout taxi de service public est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, et muni en permanence d'un équipement, lesquels sont déterminés et agréés par le Conseil d'Etat. L'équipement est composé notamment

M. Monney précise par ailleurs que tout un chacun est, à teneur du Code pénal suisse, habilité à dénoncer une infraction. Il vaut mieux s'offusquer d'un comportement délictueux que du principe de la dénonciation d'un tel comportement délictueux. La dénonciation serait donc tout à fait envisageable, sans devoir passer par une procédure d'assermentation. Pour le

surplus, la photo étant transmise automatiquement à la centrale unique, ce serait cette dernière qui aurait le rôle de filtrer les photographies et de dénoncer au département les infractions qui seraient certaines, département qui prendrait alors des mesures sur la base des dénonciations de la centrale unique. Il conviendra peut-être d'assermenter certains collaborateurs de la centrale unique dans l'hypothèse où le législateur souhaiterait donner cette mission à la centrale unique.

Un député adhère totalement au concept. Il a cependant une crainte. Il se demande ce qui se passera si, par hypothèse, un citoyen (non chauffeur de taxi) parque par exemple sa voiture sur une voie de bus. La question est de savoir si le chauffeur de taxi pourra photographier cette voiture-là. Il conviendrait peut-être de préciser que cette procédure ne concernera que les taxis.

M. Monney signale que l'on parle dans la disposition proposée « d'infraction au sens de la présente loi ». Il ne sera pas question d'infractions au sens de la LCR. Le but est de permettre un contrôle de l'application de cette nouvelle loi et pas d'une autre loi. La précision apportée dans la disposition en question limite la dénonciation aux normes de la présente loi qui seraient violées.

Un commissaire estime que l'inscription de l'aspect facultatif est le minimum que le législateur puisse faire. Le côté facultatif pourrait permettre d'atténuer quelque peu le caractère fort de la dénonciation, étant rappelé que le travail des chauffeurs de taxis est avant tout de conduire des clients, pas de dénoncer des tiers.

Le Président indique que la sous-commission doit se déterminer sur le niveau de ce système, à savoir au niveau de la loi ou au niveau du règlement.

Une députée s'interroge par ailleurs sur le matériel concerné. Une fois la photo prise et la procédure enclenchée, elle se demande qui recevra l'amende. Elle se demande en particulier si cette personne pourra demander le nom du dénonciateur. Elle s'interroge par ailleurs sur le suivi des photos. La question est en particulier de savoir si les photos seront détruites ou conservées, et, si elles sont conservées, pendant combien de temps.

M. Monney explique que cette question de dénonciation sera circonscrite à des infractions très précises, à savoir celles qui sont commises dans le cadre

de la nouvelle loi. S'il devait y avoir des débordements, la centrale unique ne donnera tout simplement pas suite à ces dénonciations-là.

M. Monney admet que l'esprit de la dénonciation n'est pas forcément très agréable. Mais il faut comprendre que le problème principal qui fait que la loi actuelle ne fonctionne pas est l'emprunt des voies de bus par les taxis « bleus ». Et si l'on ne propose pas de solution en termes de contrôle, des solutions concrètes et simples comme celle-ci, on risque d'avoir une loi certes meilleure que l'actuelle, mais avec un même résultat, c'est-à-dire autant de taxis de service restreint empruntant les voies de bus réservées. Pour le reste, il s'agit d'un choix politique. La question est de savoir s'il y a un problème de moralité à dénoncer le simple emploi d'une voie de bus par un taxi qui n'y est pas autorisé. Pour sa part, M. Monney ne le pense pas. Ce d'autant que le dénonciateur formel ne sera pas le chauffeur de taxi ayant pris la photo, mais la centrale unique.

Cette même députée demande combien de temps les documents seront conservés. Elle souhaite aussi savoir si la personne dénoncée pourra savoir qui est le chauffeur dénonciateur.

M. Monney se renseignera.

M. Monney précise que ce n'est pas du tout le même cas de figure. Il s'agira ici de professionnels de la conduite qui utilisent leurs véhicules quotidiennement. Il peut garantir que les taxis « bleus » qui empruntent aujourd'hui systématiquement les voies de bus réservées et qui se feront à l'avenir coller dix fois par jour n'emprunteront plus ces voies-là. Le système sera à son avis extrêmement efficace.

Un commissaire admet qu'il s'agira d'une incitation facile d'une efficacité redoutable. Il se demande toutefois si ce gros canon attrapera seulement la mouche qui est visée, ou s'il attrapera plus de choses.

Il estime qu'il faut en tous les cas privilégier le côté facultatif de cet équipement. Il se demande pour le reste s'il est possible d'inscrire cela non pas dans la loi mais dans le règlement.

M. Monney indique que c'est possible du moment que la loi prévoit de donner la possibilité au Conseil d'Etat de déterminer les équipements. D'où, pour clarifier la situation si la sous-commission entend privilégier la voie

règlementaire, de préciser que le Conseil d'Etat détermine et agréé l'équipement.

M. Monney signale qu'il existe une loi prévoyant la possibilité d'adopter des dispositions expérimentales. Il faut cependant être conscient que tout ceci aura un coût. La question se pose donc de savoir s'il reviendra à l'Etat de prendre en charge ce type d'appareillage. Cela dit, s'il devait s'agir d'une disposition expérimentale, pour une année par exemple, et qu'il reviendra aux chauffeurs de taxis ou aux entreprises de taxis d'assumer le coût d'installation de ce type de matériel, cela pourrait engendrer des problèmes.

Un commissaire n'est pas sûr d'être très favorable à la société donc les contours se dessinent là. Ce qui lui pose en l'occurrence problème, ce n'est pas la dénonciation en tant que telle, mais la facilité de cette dénonciation. Equiper les taxis de service public d'appareils photographiques, c'est pousser à la dénonciation. Pour sa part, il voudrait trouver une manière juste de faire les choses, une manière qui ne force pas l'autre à aller dans les recoins qui sont en lui et qu'un tel système va mettre en avant. Le législateur doit veiller à cela.

Il ajoute vouloir une société où chacun est responsable, où le droit de dénoncer doit se payer d'un devoir et pas seulement d'un simple bouton sur lequel on appuie.

Article 24, alinéa 2, lettre f

Le Président rappelle que la sous-commission avait commencé à débattre de l'article 24, alinéa 2, lettre f, lors de la dernière séance. Il avait été demandé au département une nouvelle formulation de cette lettre. Il semblerait que cette lettre f se serait transformée en alinéa 2bis, ce que confirme M. Monney.

Le Président donne lecture de cet alinéa 2bis :

«^{2bis} Si le propriétaire du véhicule ou le preneur de leasing le souhaite, un matériel fixe est embarqué dans le véhicule, permettant de photographier et transmettre automatiquement toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi. Cette possibilité est soumise aux conditions de la loi concernant la législation expérimentale, du 14 décembre 1995. Elle est limitée à une année et a pour but d'évaluer si cette mesure a

pour effet de diminuer sensiblement le nombre d'infractions à la présente loi, sans autres effets indésirables, moyennant la récolte par le département de statistiques comparatives et de l'avis des milieux intéressés. »

M. Monney précise qu'il ne s'agit probablement pas de la version définitive. Il rappelle qu'il est ici question du matériel fixe embarqué pour pouvoir prendre des photos d'infractions se déroulant sur le domaine public. Il avait été question, lors de la discussion la semaine dernière, de rendre cet équipement facultatif et de prévoir que cette disposition soit une disposition expérimentale. Cet alinéa 2bis a été rédigé dans ce sens.

Un commissaire rappelle que la discussion avait tourné lors de la dernière séance sur la facilité de la dénonciation. Avec le libellé qui est proposé ici, cette facilité disparaît puisque le matériel n'est pas obligatoire et que cette possibilité est limitée à une année. Peu nombreux seront sans doute les chauffeurs de taxis intéressés à cet équipement, notamment au vu du coût qu'il faudra consentir pour une durée déterminée.

Un député a le souvenir qu'il avait été précisé la dernière fois que ce matériel serait fourni par le département.

Une députée note que le coût de ces équipements sera inférieur au coût d'une brigade des taxis.

M. Monney explique que le caractère expérimental de cette disposition fait que cela annule l'effet de cette disposition au bout d'une année. Cela dit, il précise que le département n'est pas favorable au caractère expérimental de cette disposition, sachant que le projet de loi prévoit une commission de suivi. Il sera possible, par le biais de cette commission de suivi, de rapidement prévoir un amendement au projet de loi afin pour supprimer cette disposition dans l'hypothèse où cette disposition ne devait pas s'avérer efficace. Il s'agira le cas échéant que la commission de suivi se montre particulièrement attentive à la bonne application de cette disposition.

M. Monney donne lecture de l'article unique de la loi concernant la législation expérimentale (A 2 35) :

Article unique Loi expérimentale

¹ Une loi peut être établie à titre expérimental à condition :

- a) qu'elle soit limitée au temps strictement nécessaire à l'expérimentation;
- b) qu'elle fixe le but de l'expérimentation et les hypothèses qu'elle cherche à vérifier;
- c) que ses effets soient évalués dans un rapport remis sur le bureau du Grand Conseil au plus tard 3 mois avant la date prévue pour son expiration.

² La loi expérimentale, telle que définie à l'alinéa 1, doit déterminer le type de données à récolter, la démarche méthodologique, les critères d'appréciation de l'expérimentation et les organes responsables pour l'effectuer.

Un commissaire se demande s'il ne serait pas possible d'alléger quelque peu l'alinéa 2bis :

« ^{2bis} Si le propriétaire du véhicule ou le preneur de leasing le souhaite, un matériel fixe est embarqué dans le véhicule, permettant de photographier et transmettre automatiquement toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi. Cette possibilité est soumise aux conditions de la loi concernant la législation expérimentale, du 14 décembre 1995. ~~Elle est limitée à une année et a pour but d'évaluer si cette mesure a pour effet de diminuer sensiblement le nombre d'infractions à la présente loi, sans autres effets indésirables, moyennant la récolte par le département de statistiques comparatives et de l'avis des milieux intéressés.~~ »

M. Monney indique que la disposition doit indiquer la durée limitée dans le temps de l'expérimentation, le but de l'expérimentation et les hypothèses qu'elle cherche à vérifier.

M. Monney note que l'alinéa proposé est déjà une version allégée par rapport aux exigences de la loi concernant la législation expérimentale. Si cette disposition devait être adoptée, il conviendra que la commission de suivi y soit particulièrement attentive.

Le Président donne pour mémoire lecture de la lettre f initiale :

- « f) d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier et transmettre automatiquement toute situation susceptible de

constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi. »

Un commissaire constate que l'avantage du nouveau libellé de l'alinéa 2bis est donné par le début de la première phrase « si le propriétaire...le souhaite », c'est-à-dire le caractère facultatif qui atténue l'obligation de délation.

M. Monney précise que ce début de phrase pourrait être ajouté à la version examinée par la sous-commission lors de la dernière séance.

Une députée craint pour sa part que le législateur ne rouvre la guerre des taxis dans la mesure où cette disposition est quand même dirigée contre les taxis de service restreint. Dans l'impossibilité de créer une brigade des taxis, il faut trouver des moyens de contrôle, mais ce moyen-là risque peut-être de poser des problèmes. Elle se demande s'il ne serait pas possible de réduire ce dispositif à un nombre plus restreint de taxis.

Le Président serait par conséquent favorable à une lettre f ou à un alinéa 2bis, mais il n'est en revanche pas convaincu de la formulation expérimentale. La lettre f complétée par le début de la première phrase de l'alinéa 2bis lui conviendrait.

Un commissaire note que si un tel dispositif photographique équipait tous les taxis, ce ne serait alors pas seulement les taxis « bleus » qui seraient « attrapés », mais n'importe quelle voiture et n'importe quel deux-roues. Les chauffeurs de taxis deviendraient alors des citoyens policiers pour défendre leurs propres intérêts. Ce qui a paraît dangereux à la sous-commission. Cela étant, ce serait une mesure extrêmement efficace. Il faudrait donc procéder à une pesée d'intérêts entre la liberté et la sécurité.

Il ajoute que cela ne porterait pas un immense préjudice à la population si les taxis « bleus » utilisaient les voies de bus. Cela porterait par contre préjudice aux taxis « jaunes ».

Un député rappelle que le passage des taxis « bleus » sur les voies de bus constitue un réel problème. La solution proposée ici apparaît efficace, peu onéreuse par rapport à une brigade des taxis. Il n'est pas favorable à l'idée d'une mesure d'essai, mais il s'y rallierait cependant si la majorité de la sous-commission devait aller dans ce sens. Il serait plutôt favorable à une mesure définitive. Pour le reste, il mettrait un garde-fou, à savoir que les personnes

qui traiteraient ces informations devraient être assermentées. L'information remonterait à la centrale unique et la ou les personnes qui traiteraient cette information à la centrale unique devraient être assermentées. A l'heure actuelle, ce serait la meilleure solution pour obtenir un service de taxis publics efficace.

Un député se demande s'il serait possible à un chauffeur de sélectionner les infractions qu'il aurait envie de dénoncer ou pas.

M. Monney constate qu'il s'agit-là presque d'une question philosophique. De par le droit pénal actuel, chacun est habilité à dénoncer l'infraction qu'il constate et souhaite dénoncer à la police ou au Ministère public. Cela étant, la question se pose, ce qui explique peut-être pourquoi certains commissaires souhaitent apporter la précision selon laquelle cet équipement photographique sera embarqué si le propriétaire du véhicule le souhaite. On peut partir de l'idée que celui qui sollicitera ce matériel ira ensuite jusqu'au bout de la démarche. Maintenant, il faut rappeler aussi que ce sera la centrale unique qui traitera l'information. Pour le département, le principal problème de la loi actuelle est l'irrespect de ses dispositions et la principale disposition qui est violée est l'utilisation des voies de bus par les taxis de services privés. Pour pouvoir sévir efficacement, il faudrait une brigade des taxis composée d'un certain nombre d'agents. A défaut, il est proposé ce système d'équipement photographique.

Le Président met aux voix le principe de l'ajout d'une disposition concernant un matériel photographique embarqué ; ce principe est adopté par 4 voix pour et 2 contre.

Le Président propose ensuite un amendement à la lettre f) :

« f) d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier et transmettre automatiquement toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, si le propriétaire du véhicule ou le preneur de leasing le souhaite. »

Un commissaire estime qu'il faudrait préciser que ce sera la centrale unique qui traitera ces photographies.

Le Président propose, pour tenir compte de cette demande, l'amendement suivant :

« f) d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier et transmettre automatiquement à *la centrale unique* toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, si le propriétaire du véhicule ou le preneur de leasing le souhaite. »

Un député craint que le système ne pêche pas excès de bonne volonté. Il se demande si l'autorité qui serait amenée à recevoir les dénonciations, qui pourrait peut-être être une autorité officielle et pas la centrale unique, pourrait effectuer un tri.

M. Monney répond par l'affirmative. Ce sera justement cela le garde-fou. La disposition proposée se réfère aux infractions à la présente loi et pas à toutes les infractions à la LCR. Le fait que ce soit la centrale unique qui collecte les photographies prises par les chauffeurs peut s'expliquer dans le sens du but recherché, qui est d'avoir des taxis de service public efficace. Dans ce cadre-là, il sera possible de lui demander de traiter avec toute la diligence voulue ces situations et le cas échéant par le biais de personnes assermentées. Il serait plus efficace de demander à la centrale unique de faire ce travail de tri, qui disposerait par ailleurs des données de géolocalisation, plutôt que ce soit directement transmis au département.

Le Président réitère sa proposition :

« f) d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier et transmettre automatiquement à *la centrale unique* toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, si le propriétaire du véhicule ou le preneur de leasing le souhaite. »

Le Président met cette dernière proposition aux voix ; la lettre f est adoptée par 4 voix pour, 1 contre et 1 abstention.

Article 25 Autres obligations**Alinéa 3**

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

Alinéa 4

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

Le Président rappelle que la sous-commission avait sollicité le département pour un amendement.

M. Monney explique que le souhait était de supprimer l'alinéa 4 de l'article 25. L'alinéa 3 suffirait alors. A la sous-commission de voir si elle souhaite le compléter.

M. Monney suggère d'ajouter une précision à l'article 25, alinéa 3 :

« Le Conseil d'Etat...du public. Ce nombre d'heures minimales est plus important si le véhicule est utilisé par plusieurs chauffeurs. »

Un député constate que ce serait donc le véhicule qui devrait être disponible.

M. Monney répond par l'affirmative. Ce serait une manière de garantir la qualité du service public.

Il indique que ce sera dans l'intérêt économique de tout détenteur de permis de service public de louer son véhicule lorsqu'il ne le conduira pas lui-même. Il rappelle par ailleurs que la centrale unique aura pour tâche d'organiser le service public de taxis et le cas échéant de contraindre certains chauffeurs à rendre leur véhicule disponible aux heures les plus creuses.

M. Monney propose finalement une autre formulation pour la fin de l'article 25, alinéa 3 :

« Le Conseil d'Etat...du public. *Ce nombre d'heures minimales est fonction du nombre de chauffeurs utilisant le véhicule.* »

Une députée se demande si cette précision doit réellement figurer dans la loi.

M. Monney répond par l'affirmative, car il s'agit typiquement d'une disposition qui, si elle figurait dans un règlement, pourrait être attaquée devant les tribunaux.

Le Président met aux voix l'article 25, alinéa 3 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix la suppression de l'article 25, alinéa 4 qui est également adopté à l'unanimité.

La sous-commission souhaite revenir sur les alinéas 3 et 4 de cet article.

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

Le Président met aux voix l'article 25, alinéa 3 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

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

Le Président met aux voix la suppression de l'alinéa 4 ; elle est adoptée à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 25 ainsi amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 26, alinéa 1

Le Président indique qu'il est proposé de préciser que l'équipement du taxi de service public est propriété de la centrale unique.

Une députée s'enquiert de la situation s'agissant du matériel équipant déjà les taxis.

M. Bongard explique que la centrale Taxiphone est actuellement propriétaire de l'équipement. Les chauffeurs affiliés sont pour leur part propriétaires des bonbonnes.

Un commissaire a récemment discuté de manière informelle avec cinq chauffeurs de taxis. Parmi leurs principales récriminations, il y a le maraudage par les taxis « bleus », le nombre insuffisant de cases d'attente, ainsi que les courses peu rémunératives. Ces chauffeurs ont par ailleurs noté une dégradation de la situation au cours de ces quinze dernières années.

M. Monney comprend ces remarques. Il constate que les taxis « jaunes » ne subissent pas de préjudice direct du fait que des taxis « bleus » empruntent les voies de bus, mais le préjudice s'avère indirect dans la mesure où les taxis « bleus » sont ainsi plus compétitifs et plus efficaces.

La modification à l'article 26, alinéa 2 est adoptée sans opposition.

Le Président met à nouveau aux voix la lettre f de l'article 26, alinéa 2 qui est adoptée à l'unanimité moins 1 abstention.

Le Président met aux voix l'article 26 ainsi amendé ; cet article est adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

Article 28, alinéa 6

M. Monney indique que M. Bongard lui a transmis des données chiffrées selon lesquelles un montant de 5 F au titre de taxe journalière pourrait suffire à financer toutes les infrastructures.

Le Président imagine qu'il s'agit d'un montant pour la prise en charge à l'aéroport et que la dépose ne serait pas taxée.

M. Monney précise que ce serait l'entrée dans le périmètre aéroportuaire qui serait soumise à une taxe journalière.

Un député demande à qui serait payée cette taxe.

M. Monney explique que cette taxe serait versée à l'Etat, ce dernier ayant ensuite une mission à accomplir par rapport à cette taxe.

Un député se demande dans quelle mesure cette taxe servira à financer des infrastructures et dans quelle mesure elle pourrait présenter un effet dissuasif.

Le Président précise que les taxis provenant d'autres cantons et les taxis étrangers sont considérés dans le canton de Genève comme des taxis de service restreint. Cette taxe s'appliquera par conséquent à eux, comme elle s'appliquera aux taxis genevois de service restreint et les limousines.

M. Monney rappelle que cette taxe touchera aussi les taxis genevois de service restreint. Et il n'est pas possible de prévoir une taxe plus importante pour les taxis étrangers et les taxis provenant d'autres cantons car le droit supérieur ne le permet pas.

Le Président demande si un taxi de service restreint pourra se rendre à l'aéroport pour prendre en charge un client.

M. Monney répond par l'affirmative et ajoute qu'il n'est pas nécessaire d'avoir une commande préalable.

Un député signale que les taxis « bleus » n'ont actuellement pas le droit d'attendre un client à l'aéroport comme les taxis « jaunes ». Ils ne peuvent s'y rendre qu'avec une commande. Dès lors, si le législateur leur octroie des avantages supplémentaires sous prétexte du paiement d'une taxe, cela risque de poser des problèmes.

Un commissaire note que l'on ne peut pas taxer différemment les taxis genevois de service restreint et les taxis étrangers ou provenant d'autres cantons. Il serait par conséquent favorable à une diminution de la taxe afin de ne pas pénaliser les taxis locaux.

M. Monney rappelle que le but à l'aéroport est que les taxis de service public fonctionnent bien. Autant dès lors « dissuader » les autres par une taxe pas trop basse.

Le Président propose pour sa part une taxe entre 8 et 16 F.

Une députée articule une fourchette entre 10 et 20 F.

Le Président précise que cette indication a été donnée lors de la dernière séance et que ce coût représentait une taxe de 5 F environ par taxi.

Le Président met aux voix la tranche 10 F – 20 F ; cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Article 39 (anciennement 37) Permis de service public

Alinéa 2

² Durant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, ont le droit d'obtenir un permis de service public sans qu'il ne soit tenu compte de la limitation prévue à l'article 14 :

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

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

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

M. Monney indique que l'article 39, alinéa 2 du projet de loi reprend une disposition de la loi actuelle qui permet aux taxis de service privé de devenir taxis de service public lors de l'entrée en vigueur de la loi, le but étant de faciliter à ces personnes l'accès aux taxis de service public. A l'époque, la situation était peut-être différente, avec une nécessité probable d'avoir davantage de taxis de service public. Aujourd'hui, et les milieux professionnels n'ont pas totalement tort, il y a une crise économique, raison pour laquelle ces milieux professionnels ont demandé au département de diminuer le nombre de permis de service public d'environ 70 unités. Les milieux professionnels souhaitent la suppression de cette disposition afin d'éviter un surplus d'offres en matière de taxis de service public.

M. Monney ajoute que si l'article 39, alinéa 2 devait subsister, on passerait de 900 à 1050 taxis de service public, alors même que les milieux professionnels aimeraient diminuer le nombre de ces permis de 900 à 830. Pour sa part, le DARES est conscient des difficultés actuelles des taxis de service public. La situation au moment de la rédaction du projet de loi n'étant pas la même que celle prévalant actuellement, le DARES ne s'oppose pas à la suppression de l'article 39, alinéa 2 pour aller dans le sens des préoccupations des milieux professionnels, plus précisément pour aller dans le sens des revendications des taxis de service public.

Le Président note par ailleurs que la différence de 150 permis peut certes paraître énorme, mais le volume global de l'offre de taxis resterait le même.

M. Monney répond par l'affirmative à cette dernière question. Le volume global de taxis restera le même. Cela dit, il faut être conscient qu'à teneur de la loi actuelle et des moyens mis en œuvre pour contrôler la situation, les taxis de service privé emploient fréquemment les voies de bus. Avec la nouvelle loi, on peut espérer que ce ne sera plus le cas et que les taxis de service privé seront beaucoup moins attractifs.

Le Président propose par conséquent de supprimer cet alinéa 2.

M. Monney précise qu'il convient également de supprimer l'alinéa 3 qui va avec.

Alinéa 3

³ Ces permis de service public sont délivrés contre paiement de la taxe prévue à l'article 14.

M. Monney constate que cette modification n'ira pas dans le sens des intérêts des taxis bleus. Cela étant, tous les taxis bleus ne seront pas concernés, seuls 150 chauffeurs seraient susceptibles d'être intéressés par cette disposition, pour 900 taxis de service public qui attendent beaucoup du législateur sur ce point-là.

Le Président propose de mettre aux voix la suppression des alinéas 2 et 3 de l'article 39. Ces modifications sont adoptées à l'unanimité.

Alinéa 2

~~² Durant une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, ont le droit d'obtenir un permis de service public sans qu'il ne soit tenu compte de la limitation prévue à l'article 14 :~~

~~a) les exploitants d'un taxi de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, titulaires de l'autorisation d'exploiter avant le 1er décembre 2000, ainsi que~~

~~b) les fermiers d'un taxi de service public au sens de l'article 41 de la loi du 21 janvier 2005, ayant conclu le bail à ferme avant le 1er décembre 2000.~~

~~à condition toutefois qu'ils exercent effectivement leur activité, qu'ils ne soient pas déjà au bénéfice d'un permis de service public et qu'ils satisfassent aux conditions relatives à l'exercice des professions de chauffeur indépendant ou d'exploitant d'entreprise au sens de la présente loi.~~

Le Président met aux voix la suppression de l'alinéa 2 ; elle est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 3

~~³ Ces permis de service public sont délivrés contre paiement de la taxe prévue à l'article 14.~~

Le Président met aux voix la suppression de l'alinéa 3 ; elle est adoptée à l'unanimité.

Alinéa 6

~~⁶ Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui, conformément aux législations précédant la loi sur les services de taxis, a payé un montant unique pour obtenir un permis de service public, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant payé, déduction faite de éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au détenteur du permis de service public de prouver le montant payé pour chaque permis.~~

M. Monney signale une précision à apporter à l'alinéa 6, à savoir la date de la loi sur le service de taxis.

Le Président met aux voix l'alinéa 6 ainsi amendé qui est adopté à l'unanimité.

Alinéa 7

⁷ Le montant compensatoire visé aux alinéas 5 et 6 est prélevé du fonds institué par la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 14, alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin.

Un député s'enquiert du montant de ce fonds.

M. Monney mentionne un montant d'un million environ. Il ajoute que ce montant ne permettra probablement pas de rembourser tous les chauffeurs quittant la profession et qui auront droit à un montant compensatoire, en application des dispositions transitoires du projet de loi.

Le Président revient ensuite sur l'article 42 concernant le référendum. Une proposition du département avait été adoptée par la sous-commission, mais le secrétariat général du Grand Conseil propose une autre formulation :

Article 42, alinéa 3

Le Président s'interroge sur le terme « autres » des « autres signes distinctifs ». Le libellé en question sous-entend que les taxis « bleus » pourraient avoir plusieurs signes distinctifs.

M. Bongard explique que le terme « autres » doit s'entendre par rapport à l'inscription distinctive mentionnée à l'alinéa 2.

M. Monney suggère de supprimer la référence aux taxis de service public :

« ³...distinctifs des taxis de service restreint et des limousines. »

Le Président met aux voix cette modification qui est adoptée à l'unanimité.

Le Président met ensuite aux voix l'article 42 ainsi amendé ; il est adopté à l'unanimité.

Article 44 **Référendum**

En application de l'article 67, alinéa 3 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, la présente loi est soumise au corps électoral.

Le Président met aux voix cette nouvelle formulation qui est adoptée à l'unanimité.

Le Président constate que la sous-commission achève ainsi la lecture du projet de loi et propose, les commissaires n'ayant pas d'autres questions ni de propositions à formuler en l'état, de procéder au vote en troisième débat du projet de loi 10697 amendé ; Ce projet de loi est adopté à l'unanimité.

IV Vote final

Suite aux travaux de la sous-commission taxi, le PL 10697 est présenté à la Commission des transports tel qu'amendé en sous-commission.

Le président de la sous-commission rappelle que la sous-commission a travaillé sur le PL 10697 du Conseil d'Etat, qu'elle a amendé et rebaptisé « Projet de loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes ».

Il signale que la sous-commission a travaillé dans des conditions de confidentialité renforcée : pas d'envoi des procès-verbaux, mais uniquement consultation de ceux-ci sur place lors des séances. Il annonce que la sous-commission, considérant que la commission des transports a procédé à plusieurs auditions des représentants professionnels, a décidé de ne pas réentendre ces derniers.

Après une présentation des travaux de la sous-commission qui ne sera pas reprise ici pour des raisons évidentes, ainsi qu'après avoir entendu les commissaires de cette dernière s'exprimer, la parole est donnée au chef du département en charge de la problématique taxi.

M. Unger affirme que depuis cinquante ans, toutes les révisions de la loi sur les taxis ont été rédigées par un fonctionnaire, avant d'être corrigées par les

représentants des taxis, ce qui a toujours abouti à une loi inapplicable. Il estime que le travail de la sous-commission a renforcé et précisé toutes les intentions du PL du Conseil d'Etat, comme par exemple sur le plan du niveau de compétences demandé aux chauffeurs et de la séparation des deux catégories de taxis. Il déclare qu'il soutient totalement la démarche entreprise par la sous-commission, qui permettra certainement de mieux pouvoir répondre aux contestations que la loi soulèvera immanquablement.

M. Unger relève le fait que la sous-commission a procédé aux auditions des personnes qu'elle jugeait utile d'entendre à nouveau. Il annonce que le fait que la loi devra être approuvée par la population est un point positif.

M. Unger rappelle que le PL soumis à la commission des transports a été pensé pour la clientèle des taxis, ce qu'il approuve entièrement. Il enjoint la commission à faire voter le PL par le GC avant la fin de la législature.

M. Unger ajoute que la loi a mis plus de trois ans pour aboutir. Il termine en remerciant la sous-commission pour son travail.

Lors de sa séance du 11 octobre 2011, la commission avait procédé au vote d'entrée en matière.

Entrée en matière :

Le Président met aux voix **l'entrée en matière sur le PL 10697** :

Vote d'entrée en matière sur le PL 10697

Pour : 13 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 2MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 UDC)

L'entrée en matière est acceptée à la majorité.

Deuxième débat - lecture article par article :

Le Président, rappelant que le vote d'entrée en matière a déjà été accepté, ouvre le deuxième débat.

Le Président lit le PL tel qu'amendé par la sous-commission article par article.

Titre

Titre du PL : pas d'opposition accepté.

Titre 1

Titre 1 « Dispositions générales » : pas d'opposition accepté.

Article 1

Art. 1 « But »

Article 1, alinéa 1

Art. 1, al. 1 : pas d'opposition accepté.

Article 1, alinéa 2

Art. 1, al. 2 : pas d'opposition accepté.

Article 1, alinéa 3

Art. 1, al. 3 : pas d'opposition accepté.

Le Président met aux voix l'art. 1 dans son ensemble.

Pour : 13 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 L)

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 2

Art. 2 « Champ d'application »

Article 2, alinéa 1, let. a)

M. Unger fait remarquer que la virgule placée après « assuré » devrait se trouver après « droit fédéral ».

En l'absence d'opposition, l'amendement de M. Unger est accepté.

Le Président met aux voix l'art. 2 amendé.

Pour : 7 (1 S ; 2 R ; 1 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 3

Un député (L) signale que la marge de manœuvre du Conseil d'Etat prévue par l'alinéa 2 vise à pouvoir gérer les situations de nouveaux espaces spécifiques, comme par exemple la gare Cornavin.

Une députée (S) demande s'il ne serait pas utile d'explicitier la problématique du contrôle du dispositif mis en place à l'aéroport, au risque de rendre le texte de loi redondant. Elle précise que la situation de l'aéroport est très problématique et a demandé beaucoup de travail à la sous-commission.

M. Unger propose d'ajouter à la fin de la première phrase de l'alinéa 2 « et au contrôle des dispositions prévues ».

Un député (L) estime qu'il n'y a pas de différence entre l'application de la loi et le contrôle des dispositions prévues par la loi.

La députée (S) trouverait bon que l'alinéa contienne l'expression « dispositif de contrôle », afin qu'elle n'apparaisse pas uniquement dans le règlement d'application. Elle propose d'ajouter à la fin de la première phrase « et de mettre en place un dispositif de contrôle ».

Le député (L) estime une nouvelle fois que « veiller à l'application d'une loi » implique forcément un contrôle. Il se demande si la volonté est de nommer un organisme de contrôle. Il est d'avis que s'il fallait introduire la notion de contrôle, il faudrait le faire dans la seconde phrase de l'alinéa 2.

M. Unger propose que le rapport de la commission mentionne explicitement que le règlement devra définir un mécanisme de contrôle.

La députée (S) approuve à demi-mot la proposition de M. Unger et insiste sur le fait que le rapport mentionne cet aspect.

Le Président met aux voix l'art. 3 tel que proposé par la sous-commission.

Pour : 10 (2 S ; 1 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 UDC ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 4

Un député (UDC) rappelle que les minibus posent actuellement de graves problèmes. Fort de ce constat, il se demande si le terme doit apparaître tant à la lettre a) et qu'à la lettre c).

M. Bongard indique que le PL utilise des termes génériques définis par le droit fédéral. L'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) définit les deux catégories mentionnées par le PL ainsi : « les «voitures de tourisme» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de personnes comptant neuf places assises, conducteur compris, au maximum (catégorie M1 jusqu'à 3,50 t) » [art. 11, al. 2, let. a)] ; « les «minibus» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de personnes comptant plus de neuf places assises, conducteur compris (catégorie M2 jusqu'à 3,50 t) » [art. 11, al. 2, let. c)].

M. Bongard précise qu'il appartient à la commission de décider s'il est opportun de répéter les termes.

Un commissaire (MCG) demande si la question des vélos et des deux-roues motorisés qui sont utilisés comme des taxis sont évoqués dans la loi.

M. Bongard répond que l'alinéa 2 laisse la possibilité au Conseil d'Etat d'assimiler ces véhicules aux limousines. Il rappelle que de toute manière les équipements nécessaires à l'appartenance de la catégorie « taxi » sont difficilement installables sur ces véhicules.

M. Bongard signale que la version 2010 du PL prévoyait les mêmes dispositions.

Un député (L) abonde dans le sens de son collègue (UDC) et propose de remplacer, à la let. c), les termes « voitures de tourisme » et « minibus » par « taxis ». Il estime que cette modification permettrait de bien distinguer les véhicules qui sont des taxis des autres, à savoir ceux qui sont défini comme des limousines.

M. Unger propose d'amender la lettre c) ainsi : « *« taxis de service restreint » : les véhicules ~~« voitures de tourisme » et « minibus »~~ offrant un service de taxi au sens de... ».*

Un commissaire (R) abonde dans le sens de son collègue (L) et propose en outre de remplacer, à la let. d), les termes « voitures de tourisme » et « minibus » par « taxis ».

Le député (UDC) signale que la sous-commission a passé passablement de temps sur l'art. 4. Il répond à son collègue R que les limousines ne peuvent effectuer que des courses prévues à l'avance à un tarif donné. Il insiste sur le fait que cet aspect pose véritablement problème à l'aéroport. Il propose que le mot « minibus » n'apparaisse qu'à la lettre d).

M. Unger propose que la let. a) mentionne que les voitures de tourisme sont la catégorie M 1 au sens du droit fédéral et les minibus, M 2. Il propose que les lettres suivantes ne reprennent que les catégories, ce qui éviterait d'utiliser des termes que l'on souhaite éviter.

M. Bongard annonce que la loi genevoise est obligée de définir les types de véhicules, au sens de l'OETV, qui peuvent effectuer les services concernés par le PL. Il laisse à la libre appréciation des commissaires de choisir d'utiliser les termes « voitures de tourisme » et « minibus » ou les catégories « M 1 jusqu'à 3,5 t » et « M 2 jusqu'à 3,5 t ». Il rappelle qu'à partir du moment où le transport de voyageurs s'effectue avec d'autres types de véhicules, ces transports sont soumis à la LTV.

Un commissaire (R) précise que sa proposition n'entendait pas vouloir modifier la définition des services de limousines. Il estime plus logique que les définitions des lettres b) à d) reprennent les termes qui ont été définis à la lettre a). Il émet la possibilité de supprimer les minibus de la lettre a). Il maintient sa proposition d'amendement à la lettre d).

Un député (L) demande s'il existe des taxis bonbonne jaune qui sont des minibus au sens du droit fédéral.

M. Bongard répond qu'il en connaît un qui pourrait avoir plus de 9 places. Par ailleurs, il indique que, dans le cas où le PL ne mentionnait pas les véhicules M 2 de moins de 3,5 t, la législation comporterait une lacune, car ces véhicules ne serait ni régit par la LTV ni par le PL.

M. Bongard déclare que la lettre d) ne peut pas affirmer que les limousines sont des taxis particuliers, car cela apporterait une confusion certaine.

Un députée (Ve) regrette que les définitions soient toujours rédigées au lieu de les représenter par des représentations graphiques, ce qui clarifierait souvent les situations. Il estime que si la lettre a) définit le terme « taxi », il est suffisant de le reprendre aux lettres suivantes. Il propose en conséquence de rajouter des guillemets à taxis à la lettre b) et de remplacer « voitures de tourisme » et « minibus » par « taxis » (avec guillemets) à la lettre c).

Un députée (Ve) estime que les lettres a) et b) ne devraient pas être modifiées. Il approuve l'amendement de M. Unger concernant la lettre c).

M. Bongard indique que la commission peut amender la lettre c) en indiquant soit « véhicules » soit « voitures automobiles ». Il estime qu'aucune confusion ne sera possible.

Le Président annonce qu'il va demander s'il y a des propositions d'amendement à chacune des lettres, les unes après les autres. Il lit la lettre a).

Un député R demande si la formule « dans les limites d'un tarif officiel » signifie que la loi définit bien une fourchette, et non pas uniquement un tarif maximum.

M. Bongard répond que le Conseil d'Etat a toujours uniquement fixé un tarif maximum, mais que les transporteurs n'ont jamais utilisé la possibilité de proposer un tarif inférieur à ce tarif maximum. Il déclare par ailleurs que la jurisprudence a interdit le fait de fixer un tarif unique.

Une députée (S) exhorte ses collègues à ne pas refaire tous les débats qui ont eu lieu en sous-commission.

Le Président constate qu'il n'y a pas de proposition d'amendement à la lettre a).

Un député (UDC) propose d'ajouter la mention des catégories M 1 et M 2.

Le Président rappelle qu'il a été suggéré que cet élément figure au rapport de la commission.

Le Président lit la lettre b).

M. Unger propose les amendements suivants pour les lettres b) et c)
 lettre b) : « *« taxis de service public » : les taxis **de service public** répondent ~~répondant~~ à des obligations de service public et **disposent** ~~disposant~~ d'un droit d'usage accru du domaine public ; ~~et dont le leur~~ nombre est limité. »
 lettre c) : « *« taxis de service restreint » : les **taxis de service restreint** ~~« voitures de tourisme » et « minibus » offrant~~ offrent un service de taxi au sens de la lettre a), mais **n'ont n'ayant** pas les caractéristiques des taxis de service public prévues par la présente loi. »**

Le Président met aux voix l'amendement à la lettre b).

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'amendement à la lettre c).

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Le Président lit les lettres d), e) et f).

Un député (L) demande s'il est exact que la sous-commission a souhaité interdire la copropriété d'un seul taxi.

Un commissaire (L) confirme les propos de son collègue et ajoute que la sous-commission a estimé que cette disposition permettrait un meilleur

contrôle de la qualité du service de taxi et, par extension, d'assurer cette qualité.

Un député R partage ce souci et estime que cette restriction au droit d'exploitation serait dommageable. Néanmoins, il approuve le fait d'interdire à un chauffeur de partager l'exploitation d'un seul véhicule avec quelqu'un qu'il emploierait.

Le Président lit la lettre g).

Un député L, partageant les inquiétudes exprimées par ses préopinants, demande à son collègue de préciser le raisonnement de la sous-commission.

Il lui est répondu que la commission a voulu exclure la possibilité qu'un chauffeur délègue une partie de l'exploitation de son véhicule à une personne qui n'aurait pas les qualités requises.

Le député (L) comprend l'inquiétude exprimée, mais estime que la lettre f) n'empêcherait en rien la situation évoquée par son collègue, qui est de toute façon illégale. Il enjoint à modifier la disposition afin de ne pas exclure la possibilité que deux personnes qualifiées se partagent un seul véhicule.

Le Président signale que les lettres en débat n'ont pas été modifiées par la sous-commission.

Un député (UDC) signale que la lettre f) ne concerne qu'une minorité des chauffeurs, à savoir ceux qui n'appartiennent à aucune autre catégorie. Il estime que la lettre g) autorise la situation évoquée par son collègue L.

Un député (MCG) , rappelant que tout taxi ne peut appartenir qu'à une seule personne, indique que la sous-commission a souhaité protéger les personnes qui travailleraient pour un exploitant.

Un député R se demande s'il n'y a pas confusion entre le titulaire d'un permis et le propriétaire d'un véhicule.

M. Bongard annonce que les seules choses qui changent entre la situation actuelle et le système proposé par le PL sont : (i) ajout de la possibilité accordée à un indépendant de faire tourner son véhicule en le louant à un indépendant par le biais d'un bail à ferme, ce que seules les entreprises pouvaient faire jusqu'à

présent ; (ii) rattachement à la catégorie « exploitant d'entreprise » des propriétaires d'un seul véhicule qui l'exploitent avec des employés.

M. Bongard déclare que la nouvelle loi n'interdit aucune situation autorisée aujourd'hui.

Un député (L) annonce avoir compris et se rallie à la position de la sous-commission.

Le Président lit l'al. 2.

Un députée (Ve) demande quelles est le cadre législatif actuel pour les vélos-taxis et quelles seront les modifications apportées par le PL.

Le représentant (L) de la sous-commission répond que les vélos-taxis sont aujourd'hui laissés en dehors de la réglementation. Il signale que le seul changement serait qu'un vélo-taxi ne pourra plus utiliser de bonbonne.

Le Président met aux voix l'art. 4. Tel qu'amendé aux lettres b) et c)

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)
Contre : --
Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Le président lit l'appellation du titre II et l'art. 5.

Article 5

À la lettre d) de l'alinéa 2, une députée (S) propose de remplacer la formule « un conseiller d'Etat » par « le conseiller d'Etat en charge de... » ou « le Conseil d'Etat ».

Un député (L) pense qu'il n'est pas garanti que le Conseil d'Etat soit présent dans son ensemble lorsqu'il faudra assermenter quelqu'un. Il ajoute que la formule a été choisie par analogie avec une loi existante régissant les transports publics.

M. Unger précise qu'il arrive fréquemment que les conseillers d'Etat remplacent un de leurs collègues pour les assermentations.

La députée (S) estime donc que l'expression « Conseil d'Etat » convient parfaitement. Elle dépose un amendement formel en ce sens.

Le Président met aux voix l'amendement Socialiste

Pour : 4 (1 Ve ; 2 PDC ; 1 L) Contre : 3 (2 S ; 1 R) Abst. : 8 (2 Ve ; 1 R ; 2 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

L'amendement est refusé.

Le Président met aux voix l'al. 2, puis l'art. 5 dans son ensemble.

Pour : 15 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG) Contre : -- Abst. : --

L'alinéa est accepté à l'unanimité.

Pour : 15 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG) Contre : -- Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 6

Le Président lit l'art. 6.

Un commissaire (L) demande pourquoi la sous-commission a voulu diminuer la durée de la concession de 10 ans à 5 ans, étant donné que la loi permet de retirer la concession dans les cas où cela se justifierait.

Le représentant MCG de la sous-commission répond que la sous-commission s'est prononcée dans son ensemble pour une concession plus courte, afin de pouvoir mieux contrôler l'application de cette nouvelle loi. Il ajoute que si le travail de la centrale apporte satisfaction, il n'y a aucune raison pour que la concession ne soit pas reconduite.

Le commissaire (L) attire l'attention de ses collègues sur le fait que la mise en place d'une centrale demande des investissements lourds. Il estime que la réduction de la durée de la concession à 5 ans risque de réduire le nombre d'investisseurs potentiels.

Un député (UDC) abonde dans le sens de son collègue et rappelle que la sous-commission a parfois dû avancer dans ses travaux sans trop s'attarder ou en faisant des concessions.

Un autre député (L) propose de revenir à la formulation du projet du Conseil d'Etat, indépendamment de la durée de la concession, à savoir de supprimer la dernière phrase de l'alinéa 2. Il estime que cette phrase n'apporte rien, si ce n'est de la confusion.

M. Unger indique que le département s'était prononcé pour une durée de 10 ans. Il signale à son tour qu'une centrale exige plusieurs millions d'investissement. Il se prononce par ailleurs en faveur de l'amendement du député L, qui aurait l'avantage de clarifier l'alinéa.

Un députée (Ve) demande si une fois la concession arrivée à terme, on procède à un nouvel appel d'offre, ce que confirment les commissaires qui ont siégé à la sous-commission. Il estime que la durée de 5 ans est excessivement courte.

Le député (UDC) abonde dans le sens d'un député (Ve), étant donné qu'il est excessif de mettre en place un AIMP tous les 5 ans.

M. Bongard confirme que l'alinéa 5 du même article dispose qu'un appel d'offre est organisé à chaque fois qu'une concession arrive à échéance. Il indique par ailleurs que l'entreprise qui est au bénéfice de la concession et dont le service arrive à satisfaction aurait de grandes chances de remporter l'appel d'offres.

Le Président met aux voix l'amendement Libéral.

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

Contre : 2 (2 MCG)

Abst. : 1 (1 S)

L'amendement est accepté à la majorité.

Le Président met aux voix l'autre amendement Libéral.

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

Contre : 7 (2 S ; 3 Ve ; 2 MCG)

Abst. : --

L'amendement est accepté à la majorité.

Le représentant MCG à la sous-commission rappelle, après l'avoir annoncé en sous-commission, que l'allongement de la durée de la concession de 5 à 10 ans pourrait entraîner le refus du PL par le groupe MCG.

Le Président lit les al. 3, 4, 5, 6 et 7. Aucune remarque.

Le Président met aux voix l'art. 6 tel qu'amendé à l'al. 2.

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

Contre : 3 (1 S ; 2 MCG)

Abst. : 1 (1 S)

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 7

Le Président lit les titres et l'art. 7. En l'absence de remarques, il le met aux voix.

Pour : 15 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 8

Le Président lit l'art. 8. En l'absence de remarques, il le met aux voix.

Pour : 15 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 9

Le Président lit l'art. 9.

Un député (L) propose que l'expression « la centrale de service restreint » utilisée aux lettres e), f), g) et h), de l'alinéa 1 soit remplacée par « la requérante », comme c'est le cas aux lettres précédentes, par souci de cohérence.

Son collègue (L) lui demande quel sens a voulu donné la sous-commission à l'expression « disposer des places de stationnement nécessaires » à la lettre h).

Il répond qu'un nombre de places suffisant n'est pas équivalent au nombre total de taxis. Il précise que la sous-commission a voulu, par cette disposition, s'assurer que les taxis rentrent bien à la centrale – ou à une place dont il dispose – après chaque course et ne stationnent pas sur les places réservées aux taxis de service public.

Le député (L) estime qu'une entreprise qui doit disposer de nombreuses places de parking devra s'installer à l'extérieur du centre-ville, ce qui réduit les chances que les chauffeurs y retournent entre chaque course.

Le Président met aux voix l'amendement.

Pour : 12 (1 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 3 (1 S ; 1 L ; 1 UDC)

L'amendement est adopté à l'unanimité moins trois abstentions.

Le député (UDC) annonce que le groupe UDC s'oppose à l'art. 9, qui instaurerait un doublon, mais qu'il développera les raisons de ce refus en séance plénière.

Le Président met aux voix l'art. 9 tel qu'amendé.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 2 MCG)

Contre : 1 (1 UDC)

Abst. : --

L'article est adopté à la majorité.

Article 10

Le Président lit l'art. 10. En l'absence de demande de parole, il le met aux voix.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 11

Le Président lit l'art. 11.

Un député (Ve) demande comment il se fait qu'un taxi provenant d'un autre canton puisse obtenir une autorisation qui lui permette d'exercer l'activité de service public.

M. Bongard précise tout d'abord que Genève est soumis à la loi sur le marché intérieur (LMI), qui définit que le droit qui s'applique aux personnes est le droit du lieu de provenance. En conséquence, Genève ne peut pas interdire à une personne qui est au bénéfice d'une autorisation pour pratiquer l'activité de taxi dans son canton de la pratiquer à Genève. En revanche, l'autorisation accordée sera celle de taxi de service restreint. M. Bongard rappelle que pour devenir taxi de service public, un taxi confédéré sera soumis aux mêmes restrictions de nombre que les taxis genevois, comme l'indique l'alinéa 5.

Un député R demande s'il est exact qu'une entreprise peut s'installer dans le canton de Vaud et pratiquer son activité à Genève.

M. Unger répond que la loi sur le marché intérieur ne permet pas de proposer autre chose que ne le fait le PL.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 12

Le Président lit l'art. 12.

Le président de la sous-commission indique qu'il conviendrait d'ajouter « es » à soumis, utilisé à l'al. 4, dont les sujets sont féminins.

Le député (UDC) annonce que l'UDC souhaite qu'un système de contrôle nominatif soit instauré. En conséquence, il propose d'ajouter à l'article un 5e alinéa dont la teneur serait : « Un système de contrôle nominatif centralisé est établi pour les chauffeurs de véhicules étrangers évoluant sur le territoire de Genève, à l'aéroport et autres périmètres contrôlés. » Il précise qu'un tel mécanisme est possible, étant donné qu'un système de contrôle d'accès par badge est prévu.

M. Unger comprend l'intention du député, mais se demande s'il ne faudrait pas attribuer une autorisation à une plaque d'immatriculation plutôt qu'à un chauffeur.

M. Bongard répond qu'il faut distinguer plusieurs cas. Le premier est le cas simple où un seul chauffeur conduit un véhicule. Dans ce cas, chaque jour où le véhicule franchit le système de restriction d'accès à un périmètre, par exemple celui de l'aéroport, un jour est décompté. Dans le cas d'une entreprise avec plusieurs véhicules, chaque jour où au moins un de ses véhicules franchit le système de restriction d'accès à un périmètre, un jour est décompté (sur les 90 autorisés par année civile).

Un député (MCG) demande comment on peut savoir si un taxi passe la frontière. Par ailleurs, il demande si une entreprise pourrait obtenir une première autorisation de 90 jours pour un véhicule, puis une seconde pour un chauffeur.

M. Bongard répond par la négative à la seconde question. Il précise qu'en matière européenne, le droit qui s'applique est le droit de destination. Il ajoute que le seul élément de droit étranger qui est contrôlé est que la personne requérante a le droit de pratiquer son activité dans son pays d'origine. À la première question, M. Bongard répond que la loi est particulièrement pensée pour la situation de l'aéroport.

Un député (L) demande s'il est exact qu'un exploitant vaudois peut exercer à Genève.

M. Bongard répond qu'un Vaudois qui est autorisé à exercer son activité dans son canton est autorisé sur Genève, mais dispose des droits des taxis de service restreint.

Un député R se demande pourquoi la loi distingue les cas de figure genevois et confédéré.

M. Bongard répond que la LMI oblige à autoriser les cantons à laisser les Confédérés pratiquer leur activité sur leur territoire. Il précise que le PL restreint cette obligation, en n'accordant aux taxis confédérés que les droits des taxis bleus. Il déclare qu'il s'agit du maximum d'entorse envisageable à la LMI.

M. Bongard termine en rappelant qu'aucun problème n'est constaté avec les Confédérés.

Le Président met aux voix l'amendement du président de la sous-commission.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 MCG)

L'amendement est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le Président met aux voix l'amendement UDC.

Pour : 2 (1 UDC ; 1 MCG)

Contre : 11 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 3 L)

Abst. : 1 (1 PDC)

L'amendement est refusé.

Le Président met aux voix l'art. 12 tel qu'amendé.

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

Contre : 1 (1 UDC)

Abst. : 2 (1 PDC ; 1 MCG)

L'article est adopté à la majorité.

Article 13

Le Président lit l'art. 13

Un député (MCG) propose de remplacer, à la lettre c) de l'alinéa 2, « le maniement du compteur horokilométrique », instrument obligatoire, par une formule qui inclut d'autres types d'équipement.

M. Unger accueille favorablement la suggestion MCG, car le chauffeur doit savoir utiliser d'autres équipements, comme par exemple les sièges enfants. Il précise que le terme « maniement » est mal choisi, car on souhaite justement que les chauffeurs ne « manient » pas le compteur.

Un député (L) propose de garder le terme « compteur horokilométrique », car c'est l'objet qui définit un taxi.

Une députée (Ve) précise que l'alinéa 2 porte la mention « notamment », ce qui, par définition, n'exclut rien de ce qui ne se trouve pas dans la liste des lettres a) à f). Elle propose de remplacer le « maniement » par l'expression « bonne utilisation ».

Une autre députée (Ve) propose d'ajouter « et autres instruments de navigation ».

M. Bongard répond que la loi cite le compteur horokilométrique, car il s'agit de l'équipement dont le maniement pose problème. Il indique par ailleurs que la formulation actuelle n'interdirait pas au Conseil d'Etat d'ajouter des matières à l'examen, comme par exemple la connaissance de la loi relative à l'interdiction de fumer.

M. Bongard précise que la loi sous-entend l'adjectif « bon » qui n'est pas indiqué en début de lettre.

Comme aucune demande formelle d'amendement n'est déposée, le Président met aux voix l'art. 13.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 14

Le Président lit l'art. 14.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 15

Le Président lit l'art. 15.

Un député (UDC) demande des précisions sur l'équivalence des titres étrangers. Il demande si le département pourrait juger équivalent un permis de taxi étranger.

M. Bongard répond que si un exploitant veut travailler jusqu'à 90 jours, le département se contentera de contrôler que le requérant a le droit de pratiquer l'activité qu'il fait sur Genève dans son pays d'origine. Au-delà de 90 jours, le département demandera toujours aux étrangers de passer un examen.

Un député (MCG) demande si le PL prévoit des formations qui permettraient de se préparer aux examens.

M. Unger répond que le PL ne définit que des compétences.

Une députée (Ve) ajoute que, conformément aux dispositions fédérales, la loi ne définit que les compétences. Par ailleurs, le canton doit ensuite organiser ces formations, ou en déléguer l'organisation à des organismes compétents.

M. Bongard confirme que la loi ne peut pas obliger les personnes concernées à suivre une formation donnée, car il s'agit d'adultes. Le canton ne peut que contrôler la maîtrise des compétences.

M. Unger annonce que des cours de toponymie existent déjà pour les pompiers, les ambulanciers et les policiers.

Le Président met aux voix l'art. 15.

Pour : 13 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 16

Le Président lit l'art. 16.

Un député (L) demande quel est l'objectif de la deuxième phrase de l'alinéa 4.

M. Bongard répond que l'avis de droit du prof. Bellanger avait insisté, en cas d'instauration d'une centrale unique avec obligation d'affiliation et d'un nombre de permis limité, sur l'importance de garantir l'accès aux permis aux personnes qui n'en ont pas.

M. Unger précise que l'intention est d'éviter toute ressemblance à une structure monopolistique, qui pourrait être contestée devant les tribunaux.

Un autre député (L) demande s'il est exact que l'al. 6 dit qu'un chauffeur qui remplace son véhicule écologique par un véhicule plus polluant doit rembourser les bonus dont il a bénéficié.

M. Unger répond que la taxe est annuelle et que le bonus n'est plus accordé dans le cas exposé par le député. Il précise qu'il n'y a pas d'effet rétroactif.

Un député (UDC) précise que l'UDC s'oppose à l'art. 16 en raison des dispositions de l'al. 6, qui imposent une double taxe écologique, la première pour l'immatriculation du véhicule, la seconde pour l'obtention d'un permis de taxi de service public.

Un député (L) partage l'opinion de son collègue et propose la suppression de l'al. 6, car il estime lui aussi que la disposition revient à instaurer un double mécanisme.

Le représentant (L) à la sous-commission indique que la sous-commission a longuement étudié la question. Il indique qu'un compromis a été trouvé sur ce thème.

Une députée (Ve) abonde dans le sens de son collègue. Elle rappelle, comme en sous-commission, que les Verts ne voteront pas le PL si les dispositions de l'al. 6 étaient supprimées.

Une députée (PDC) confirme que la sous-commission a travaillé dans un esprit de compromis. Elle rappelle que chaque groupe a accepté de faire des concessions. Elle regretterait que la commission casse le travail constructif effectué en sous-commission. Elle déplorerait également que les groupes ne se retrouvent pas dans le texte qui sortira de la commission.

Un député (MCG) fait remarquer à sa collègue PDC que le MCG avait également insisté sur l'importance de mettre en place une concession pour une durée de 5 ans, mais que la commission s'est prononcé pour le passage à 10 ans. Il annonce néanmoins qu'il s'abstiendra sur l'amendement de son collègue L.

Un député R indique que la sous-commission a estimé dans son ensemble que le principe du pollueur-payeur était un principe juste. Il précise que l'alinéa dispose que la variation *peut* aller jusqu'à 40 % de la taxe et que seule une partie des véhicules sera concernée. Il annonce que les positions des groupes sont en train de se crispier, au détriment de l'esprit de consensus qui avait présidé aux débats de la sous-commission.

Le député (L) comprend les positions des membres de la sous-commission, même s'il rappelle que la commission n'a aucun moyen de savoir quels sont les compromis qui ont été trouvés en sous-commission, étant donné que les PV ne sont pas à leur disposition. Bien qu'il reste d'avis que la disposition introduirait un doublon, le député (L) retire son amendement.

Un député (Ve) rappelle que de nombreuses concessions ont été faites en faveur des chauffeurs de taxi et qu'il est juste de leur demander des efforts en échange.

Un autre député (L) estime que la commission se trouve dans une position ambiguë, à savoir de devoir accepter l'amendement général de la sous-commission sans pouvoir le discuter, en raison des compromis élaborés entre les groupes. Il rappelle que le PL doit être accepté par le GC, qui ne se satisfera certainement pas de cet argumentaire. Il appelle les groupes à ne pas avoir recours au chantage et à plutôt défendre leur point de vue, comme cela se fait traditionnellement en commission.

Une députée (S) comprend les questions des commissaires, mais demande à leur représentant au sein de la sous-commission de les informer des points qui ont fait le plus débat. Elle rappelle que l'alinéa 6 va dans le sens du renforcement de la qualité du service offert aux clients.

Une députée (Ve) indique que tous les groupes disposent de structures qui permettent aux membres de la sous-commission de renseigner leurs collègues sur les points litigieux.

Le député (L) propose de supprimer la deuxième phrase de l'alinéa 4.

Le président met aux voix l'amendement Libéral.

Pour : 2 (2 L) Contre : 8 (2 S ; 3 Ve ; 1 PDC ; 1 R ; 3 L) Abst. : 2 (1 PDC ; 1 MCG)
--

L'amendement est refusé.

Le président met aux voix l'art. 16 dans son ensemble.

Pour : 13 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 MCG) Contre : 1 (1 UDC) Abst. : --
--

L'article est adopté à la majorité.

Article 17

Le Président lit l'art. 17. En l'absence de demande de parole, il met aux voix l'article.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG) Contre : -- Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 18

Le Président lit les titres du chapitre II et de la section I et l'art. 18. En l'absence de demande de parole, il met aux voix l'article.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 19

Le Président lit l'art. 19. En l'absence de demande de parole, il met aux voix l'article.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 20

Le Président lit l'art. 20.

Le représentant (L) à la sous-commission précise que l'al. 3 vise à assurer aux taxis un montant minimal au départ de l'aéroport. Il insiste sur le fait que la sous-commission a voulu que le coût des bagages soit inclus dans la taxe.

Une députée (S) précise qu'il s'agit d'une demande des chauffeurs des taxis. Elle déclare que cette disposition est très importante.

Le Président met aux voix l'art. 20.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 21

Le Président lit l'art. 21. En l'absence de demande de parole, il met aux voix l'article.

Pour : 10 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 1 L ; 1 MCG) Contre : 1 (1 L) Abst. : --
--

L'article est adopté à la majorité.

Article 22

Le Président lit l'art. 22.

Un député précise qu'il manque un « s » à « taxi » à la première ligne de l'al. 2.

Les commissaires acceptent l'amendement de la sous-commission.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG) Contre : -- Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 23

Le Président lit l'art. 23.

Le représentant (L) à la sous-commission souhaiterait qu'un « - » soit ajouté à l'expression « contrat type ». Aucune opposition à cette proposition d'amendement.

Le Président met aux voix l'art. 23 tel qu'amendé.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG) Contre : -- Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 24

Le Président lit l'art. 24. En l'absence de demande de parole, il met aux voix l'article.

Pour : 10 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L) Contre : -- Abst. : 1 (1 MCG)
--

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 25

Le Président lit l'art. 25. En l'absence de demande de parole, il met aux voix l'article.

Pour : 11 (2 S ; 2 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 MCG) Contre : -- Abst. : --

L'article est adopté à l'unanimité.

Article 26

Un député R souhaite ajouter un point-virgule à la fin de la lettre e.

Une députée (PDC) souhaite proposer, à la lettre c, d'ajouter « système de carte de débit ». Elle fait savoir qu'il ne s'agit pas de la même chose et que pour certaines personnes, il est important de pouvoir payer par carte de débit.

Un commissaire (R) comprend mais propose plutôt de laisser la formulation à « paiement par carte ».

Un autre député R propose lui la formulation suivante : « par carte bancaire ».

Le Président soumet cette formulation, que la commission accepte à l'unanimité.

Une députée (S) indique que les Socialistes se sont abstenus de voter l'art. 26 al. 2 let. f, tout en reconnaissant l'incapacité de mettre en place une brigade

des taxis. Pour le groupe socialiste, mettre cela dans la loi pousserait au crime. En fin de compte, cela serait la seule manière d'effectuer un contrôle.

Une députée (Ve) se rallie à cet avis. Pour les Verts, la dénonciation des autres usagers n'a pas sa place dans la loi.

Un député (R) exprime son incompréhension quant aux propos de sa collègue S. Il ne s'agit pas de pousser au crime, tout au plus à la délation. La guerre entre les taxis dure depuis des dizaines d'années. Pour une régulation efficace, il faut que les systèmes soient respectueux des autorisations et des contraintes qui leur incombent. Par ailleurs, les forces de l'ordre ont mieux à faire que de contrôler l'utilisation des voies de circulation réservées aux taxis.

Son collègue (R) indique que la sous-commission s'est également interrogée sur la délation. Il s'agissait principalement d'empêcher les taxis bleus d'empêcher les voies de circulation réservées. Cependant, une des revendications des taxis était de faire en sorte que les voies de circulation soient dégagées. En l'absence d'une brigade des taxis, ce système pourrait être efficace. Toutefois, il est important qu'il n'y ait pas d'abus dans son utilisation.

Une députée PDC précise qu'il s'agit uniquement d'une transmission d'images, charge à la centrale de dénoncer dans un deuxième temps.

La députée (S) indique que si la commission refait tous les débats lors de la séance, la loi ne sera pas votée aujourd'hui.

Un député (L) revient sur la notion de dénonciation. Il souhaite savoir si les personnes travaillant à la centrale seront assermentées.

M. Bongard indique que l'art. 5 al. 2 let. d du projet de loi prévoit que les personnes seront assermentées par un conseiller d'Etat.

M. Unger propose une formulation légèrement différente pour l'article 26, al. 2, let. f. : « Facultativement, d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, à la seule fin de transmettre cette photo à la centrale », de manière à ce que la photo ne termine pas dans les médias.

Un commissaire (R) estime qu'il est important d'avoir un listing plus clair (lettres commençant par « d'un/e »). Il comprend bien le « facultativement », bien que cette idée soit reprise par le mot « si ».

Un commissaire (MCG) rappelle qu'il n'était pas possible d'engager des policiers uniquement pour les taxis. Par contre, le matériel doit être fourni par l'Etat. Il n'est pas possible de demander aux chauffeurs de taxis de s'équiper à leur frais. Il souhaite que ce matériel soit reconnu par l'Etat et dispose de géolocalisation.

M. Bongard fait savoir que l'équipement est déterminé et agréé par le Conseil d'Etat (art. 26 al. 2 1ère phr.).

Le Président met aux voix l'article 26 alinéa 2, incluant les amendements précédemment adoptés (« par carte bancaire » à la lettre c ; point-virgule à la lettre e).

Pour : 10 (2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG) Contre : -- Abst. : 5 (2 S ; 3 Ve)
--

L'article est adopté à l'unanimité moins cinq abstentions.

Le Président donne lecture de l'article 26 al. 3 et 4.

M. Unger propose de supprimer la virgule après « remplacement » à l'article 26 al. 4, ce que la commission accepte.

Le Président met aux voix l'article 26 al. 3 et 4.

Pas d'opposition, l'article 26 al. 3 et 4 est adopté.

Le Président met aux voix l'article 26 dans son ensemble, ainsi amendé.

Pour : 13 (2 S ; 1 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG) Contre : -- Abst. : 2 (2 Ve)

L'article est adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

Article 27

Le Président donne lecture de l'article 27.

A l'alinéa 5 (devenant alinéa 4), il suggère de remplacer « les cartes de crédit » par « les cartes bancaires », afin d'être cohérent avec l'amendement voté à l'article 26, ce que la commission accepte.

Le Président met aux voix l'article 27, ainsi amendé.

Pas d'opposition, l'article 27 est adopté.

Article 28

Le Président donne lecture de l'article 28.

Un commissaire (R) souhaiterait mettre un « s » à « taxi » et « limousine » à l'alinéa 5.

Le Président met aux voix l'article 28, tel qu'amendé.

Pas d'opposition, l'article 28 est adopté.

Article 29

Le Président donne lecture de l'article 29.

Un commissaire (R) souhaite faire le même amendement qu'à l'article 28 (ajouter les « s »).

Un député (MCG) revient à l'alinéa 4. Il demande si un chauffeur peut afficher l'inscription « taxi » à l'avant du véhicule, sur le capot, par exemple.

M. Bongard répond par l'affirmative. Il explique qu'il s'agit d'une exigence découlant du droit fédéral : un véhicule exerçant l'activité de taxi doit pouvoir avoir une dénomination générique « taxi », fût-elle de peu d'importance.

Le député (MCG) comprend mais demande s'il ne serait pas plus judicieux d'uniquement interdire les inscriptions sur les côtés, sans indiquer

spécifiquement que les chauffeurs peuvent en mettre à l'arrière, de façon à ce que cela soit plus clair.

M. Unger répond que cette disposition a pour but d'éviter que le taxi soit hélé.

Un député (L) demande si le taxi pourra ou devra porter un signe.

M. Unger répond qu'il peut.

Le député (L) en déduit qu'une personne ne connaissant pas les numéros attribués aux limousines peut voir une voiture banalisée se comporter comme un taxi, sans savoir qu'il s'agit effectivement d'un taxi.

Ce député (L) ne comprend pas les propos de M. Unger. Il explique que son collègue (MCG) souhaitait savoir si un signe distinctif pouvait être affiché à l'avant, question à laquelle M. Bongard a répondu par l'affirmative.

Il explique que pour les personnes qui ne connaissent pas les numéros d'immatriculation spéciaux, dans la mesure où l'inscription n'est que facultative, pourraient croiser des véhicules luxueux utilisant des voies réservées, sans savoir qu'il s'agit de taxis privés.

Un commissaire (MCG) confirme qu'un citoyen lambda pourrait effectivement être trompé en utilisant ces limousines privées. Toutefois, puisque les taxis connaissent les numéros de plaque et sont habitués à la délation, ces taxis privés ne rouleront pas bien longtemps avant d'être dénoncés et amendés.

Le député (L) précise que si une personne voit un véhicule ne portant pas de signe particulier prendre une voie réservée, il pourrait être tenté de le suivre, puisqu'il ignore qu'il s'agit d'un taxi.

Une députée (S) explique que le but de cette loi est d'avoir des taxis de service public facilement identifiables. Pour les taxis de service restreint, qui n'ont pas les mêmes droits, ils ont tout intérêt à afficher qu'ils en sont. Quoi qu'il en soit, toute personne qui fait le taxi sans autorisation sera amendable.

Le député (L) prend l'exemple des rues basses, pour partie interdites aux taxis. Si une voiture noire passe, les voitures la suivant pourraient être tentées

de la suivre. Il se dit plus préoccupé par les autres usagers de la route que par les autres taxis.

Une députée (S) répète que les taxis privés auront de toute manière intérêt à indiquer à l'arrière qu'il s'agit d'un taxi.

Un député (Ve) comprend bien les préoccupations de son collègue L. De toute manière, les taxis restreints n'ont pas le droit de prendre les voies réservées. Ce cas de figure ne devrait donc de toute façon pas se produire, en théorie.

Un commissaire (MCG) demande si ces confusions pourraient être évitées en indiquant « doit » à l'article 29 al. 4.

M. Unger propose plutôt de formuler l'article 29 al. 4 de la manière suivante : « tout taxi de service restreint comporte à l'arrière du véhicule un signe distinctif (...) de toute enseigne lumineuse ».

Le Président met aux voix cet amendement.

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

Contre : --

Abst. : 2 (1 S ; 2 R)

L'amendement est accepté à l'unanimité moins deux abstentions.

Le Président met aux voix l'article 29 dans son ensemble, tel qu'amendé.

Pas d'opposition, l'article 29 est adopté.

Article 30

Le Président met aux voix l'article 30.

Pas d'opposition, l'article 30 est adopté.

Article 31

Le Président donne lecture de l'article 31.

Un commissaire (MCG) demande, dans le cas où un chauffeur de taxi mettrait son véhicule en bail à ferme, s'il pourrait perdre son autorisation du fait de sa non-utilisation personnelle.

M. Bongard répond que l'autorisation est en lien avec l'exercice du véhicule. Si le véhicule est partagé par l'exploitant d'un service de taxi avec d'autres personnes, notamment des employés, il n'y a pas de raison de retirer l'autorisation. En revanche, l'exploitant d'entreprise qui ne conduit pas et qui ne met pas son véhicule à disposition verrait son autorisation révoquée.

Un député (L) demande, à propos de l'article 31 al. 1 let. c, s'il signifie qu'en cas d'incapacité de travail, la personne concernée conserve l'autorisation.

M. Bongard répond que cette lettre vise la situation où la personne titulaire de l'autorisation est incapable de travailler sans sa faute et dispose d'un certificat médical. Si l'intéressé ne peut plus conduire son véhicule en tant que chauffeur indépendant et qu'il est dans l'incapacité sans sa faute, il est protégé dans son droit jusqu'à son retour de maladie.

M. Unger propose un amendement à l'article 31 al. 1 let. c: « elle cesse d'être utilisée par son titulaire, sauf si celui-ci présente une incapacité totale de travail justifiée et dûment annoncée au département ». En effet, une autorisation ne peut pas être en incapacité de travail.

Le Président met aux voix cet amendement.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 R)

L'amendement est accepté à l'unanimité moins une abstention.

Le Président met aux voix l'article 31 dans son ensemble.

Pas d'opposition, l'article 31 est adopté.

Article 32

Le Président donne lecture de l'article 32.

Un commissaire (R) propose, à l'article 32 al. 4, de supprimer la virgule après « effectivement », ce que la commission accepte.

Le Président met aux voix l'article 32 dans son ensemble, tel qu'amendé.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 1 MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 MCG)

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 33

Le Président met aux voix l'article 33.

Pas d'opposition, l'article 33 est adopté.

Article 34

Le Président met aux voix l'article 34.

Pas d'opposition, l'article 34 est adopté.

Article 35

Le Président met aux voix l'article 35.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 UDC)

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 36

Le Président met aux voix l'article 36.

Pas d'opposition, l'article 36 est adopté.

Article 37

Le Président donne lecture de l'article 37.

Un député (L) demande pour quelle raison la sous-commission n'a pas prévu de date d'entrée en vigueur.

Une commissaire (S) répond que la loi sera de toute façon soumise au référendum obligatoire.

M. Unger ajoute que prévoir une date est ambitieux car il faudra édicter un règlement, des directives et organiser une mise au concours pour la centrale. La fin de ce travail ne peut être prévue à une date fixée.

Le Président met aux voix l'article 37.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 1 (1 L)

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 38

Le Président met aux voix l'article 38.

Pas d'opposition, l'article 38 est adopté.

Article 39

Le Président met aux voix l'article 39.

Pas d'opposition, l'article 39 est adopté.

Article 40

Le Président donne lecture de l'article 40.

Un commissaire (R) propose un amendement à l'article 40 al. 1. Puisque l'article 9, qui fixait les autorisations d'exploiter les centrales d'ordre de courses de taxis de service restreint, avait été modifié, il propose : « A cet effet, les exploitants de ces centrales se voient délivrer une autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint, prévue par l'article 9 ».

Le Président met aux voix cet amendement.

L'amendement proposé à l'article 40 al. 1 est adopté à l'unanimité.

Ce même commissaire (R) propose également de mettre en conformité l'article 40 al. 2 avec l'art. 9. Il propose : « Tout exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voit délivrer l'autorisation correspondante prévue par l'article 9 en vue de l'exploitation d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint ».

Le Président met aux voix cet amendement.

L'amendement proposé à l'article 40 al. 2 est adopté à l'unanimité.

Le Président met aux voix l'article 40, tel qu'amendé.

Pas d'opposition, l'article 40 est adopté.

Article 41

Le Président met aux voix l'article 41, tel qu'amendé.

Pas d'opposition, l'article 41 est adopté.

Article 42

Le Président donne lecture de l'article 42.

Un député (L) trouve bizarre qu'un délai existe pour l'inscription des signes distinctifs pour les taxis de service public, et non pour les taxis de service restreint.

M. Bongard trouverait bon de mettre un délai, puisqu'il a été voté que les taxis de service restreint devront impérativement comporter une inscription (alors qu'elle était initialement facultative). La question est alors de fixer le délai.

Un commissaire (MCG) pense que le délai devrait être posé, afin de retirer les bonbonnes bleues des taxis de service restreint. Il propose de faire cela à l'entrée en vigueur.

M. Bongard revient sur les signes distinctifs. Dans la loi d'application de 2005, il s'agissait d'autocollants d'écriture noire sur fond blanc de 20 x 7 cm, imprimés par le Service du commerce. Faire cela pour l'entrée en vigueur de la loi pourrait être difficile.

Le commissaire (MCG) souhaite que la bonbonne soit retirée le plus rapidement possible. Il faut que dès l'entrée en vigueur, celles-ci soient retirées afin de faciliter la distinction entre taxis de service public et restreint. Il propose l'amendement suivant : « Les signes distinctifs des taxis de service restreint et de limousines doivent être retirés dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi ».

Le commissaire (L) fait savoir que la sous-commission a discuté d'un certain nombre de modifications possibles. A propos de l'alinéa 3, il souhaite rester à la formulation retenue. En rigidifiant le délai, le département n'aurait peut-être pas le temps de faire le nécessaire.

Une commissaire (S) pense qu'il s'agit de deux choses différentes (signes distinctifs et délai pour le retrait des bonbonnes bleues sur le toit).

M. Bongard indique que l'alinéa 1 traite de l'équipement. Pour les taxis de service restreint, il s'agit de témoins lumineux à l'intérieur du véhicule. Les taxis doivent être équipés dans un délai de 6 mois, tandis que le délai pour les signes distinctifs est plus court.

Le commissaire (MCG) retire son amendement.

Le Président met aux voix l'article 42.

Pour : 13 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC)
Contre : --
Abst. : 2 (2 MCG)

L'article est adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

M. Bongard revient sur l'article 41. Il précise que le nouvel alinéa 5 renvoie aux nouveaux alinéas 3 et 4, et non 5 et 6 (comme il a été voté).

Article 43

Le Président consulte la commission, qui ne voit pas d'objection à ne pas revoter formellement. Il donne lecture de l'article 43.

Un commissaire (L) propose l'amendement suivant, concernant le titre de l'article : « Modifications à d'autres lois », ce que la commission accepte.

Le Président met aux voix l'article 1 alinéa 4 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50).

Pour : 12 (2 S ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)
Contre : --
Abst. : 3 (3 Ve)

L'article est adopté à l'unanimité moins trois abstentions.

Article 415

Le Président donne lecture de l'article 415 al. 6 et 7 de la loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05).

Un député (Ve) indique que ces normes devraient être adaptées avec le temps. Il demande si les chiffres concernant le CO2 pourront être adaptés.

Le Président fait savoir que l'article 415 al. 6 in fine parle des normes « EURO 05 et suivantes ».

M. Unger propose de fixer aux normes EURO 05, de manière à ce que les exigences soient modifiées avec l'évolution desdites normes.

Le Président met aux voix l'article 415 al. 6 et 7.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 1 MCG) Contre : -- Abst. : 1 (1 MCG)
--

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Article 421

Le Président donne lecture de l'art. 421.

Un député (R) ne comprend pas pourquoi cet article figure dans cette loi.

M. Bongard répond que l'article 421 actuel a le libellé suivant : « Taxis, ambulances ». Or, le parc automobile actuel permet d'avoir des taxis moins polluants que ce qui existait par le passé. Dès lors, il a été estimé que seules les ambulances pouvaient bénéficier de l'impôt forfaitaire, en raison du faible choix de véhicules possibles.

Le Président met l'article 421 aux voix.

Pas d'opposition, l'article 421 est adopté.

Article 44

Le Président donne lecture de l'article 44.

Un commissaire (L) propose d'ajouter une virgule après « alinéa 3 », ce que la commission accepte.

Le Président met aux voix l'article 44.

Pour : 14 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 1 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG) Contre : -- Abst. : 1 (1 R)
--

L'article est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Une commissaire (S) souhaite revenir sur quelques amendements. A l'article 6 al. 1, la sous-commission a souvent discuté des coopératives. Certains considéraient qu'il faudrait suggérer cela dans la loi. Elle propose l'amendement suivant : « L'exploitation de la centrale peut être organisée sous forme de coopérative, elle est assurée par un tiers et fait l'objet d'une concession délivrée par le Conseil d'Etat ».

Un commissaire (L) explique que la sous-commission s'était prononcée peu favorablement pour l'inscription dans la loi, puisque l'article 3 permettait de prévoir toutes les formes juridiques. Il estime que restreindre aux coopératives n'est pas bon.

Un député R comprend que la centrale peut aussi être organisée sous une autre forme. Dès lors, suggérer sans rendre obligatoire dans une loi consiste à embrouiller la formulation.

Un commissaire (R) partage cet avis. Il se demande si la loi a à suggérer la forme juridique que doit prendre la centrale. Il ne pense pas gagner en précision en prévoyant cela.

La commissaire (S) estime que le but est de donner un signal aux chauffeurs de taxis.

M. Unger relève les propos des uns et des autres. La sous-commission en a largement discuté, en citant les points positifs, mais la loi est une norme générale et abstraite. Il pense que c'est une bonne idée, mais que cela devrait plutôt figurer dans le rapport.

La commissaire (S) souhaite tout de même que cet amendement soit voté.

Le Président met aux voix l'amendement Socialiste.

Pour : 6 (2 S ; 2 Ve ; 2 MCG) Contre : 8 (2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC) Abst. : 1 (1 Ve)

L'amendement est refusé.

Un commissaire (MCG) propose un amendement pour l'article 6 al. 2. Le MCG tient à ce que la durée de 5 ans soit réintroduite. Il propose la formulation suivante : « La concession est délivrée pour une durée de 5 ans ».

Le Président met aux voix l'amendement du MCG.

L'amendement à l'art. 6 al. 2 est accepté à l'unanimité.

Un commissaire (L) propose un amendement à l'article 4 al. 1 let. a à d. Il propose la formulation suivante :

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

a) « taxis » : les voitures automobiles des catégories M1 et M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel ;

b) « taxis de service public » : les taxis répondant à des obligations de service public, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité ;

c) « taxis de service restreint » : les taxis offrant un service au sens de la lettre a, mais n'ayant pas les caractéristiques des taxis de service public prévues par la présente loi ;

d) « limousines » : les voitures automobiles des catégories M1 et M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de toute personne, mises par réservation préalable à leur disposition pour une période de temps, contre rémunération selon les conventions fixées à l'avance entre les parties ; »

Le Président met aux voix l'amendement Libéral.

L'amendement à l'art. 4 al. 1 est accepté à l'unanimité.

Ce même commissaire (L) propose un amendement à l'article 5 al. 1 let. b, afin de renforcer le fait que les taxis sont disponibles à toute heure du jour et de la nuit. Il propose d'ajouter après le point-virgule de la lettre b : « à cette fin, la centrale peut désigner les taxis de service public qui doivent être disponibles aux heures durant lesquelles elle estime cette mesure nécessaire, dans le respect du principe de l'égalité de traitement ».

La commissaire S considère que ceci est redondant, puisque la loi parle de « toute heure ».

M. Bongard comprend que le commissaire (L) souhaite que la centrale puisse être en droit d'exiger quelque chose des chauffeurs.

Le Président met aux voix l'amendement Libéral.

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

Contre : --

Abst. : 4 (2 S ; 2 MCG)

L'amendement est accepté à l'unanimité moins quatre abstentions.

La commissaire (S) propose un amendement à l'article 15 al. 1. Elle propose la formulation suivante : « Le département organise les examens ou délègue cette tâche, sous sa supervision, à la centrale unique ». Il lui semble que cette dernière a une vision d'ensemble sur les activités à l'aéroport et devrait avoir cette compétence ou la faculté de la déléguer.

Le commissaire (MCG) comprend les préoccupations de sa collègue S. Toutefois, il ne partage pas son point de vue puisque la centrale aura suffisamment de travail (mise en place des taxis et des nouveaux systèmes). Il ne pense toutefois pas qu'il soit du devoir de la centrale unique de se charger de ces tâches. Il n'est pas sûr que certains chauffeurs soient les mieux formés pour faire passer des examens.

Le commissaire (R) trouve dommage de rajouter cette compétence à la centrale, non pas pour des questions de surcroît de travail, mais plutôt de compétences. Il émet des doutes sur la pertinence de cet amendement.

M. Bongard ajoute qu'à l'heure actuelle, l'Ifage est un expert pour des examens d'anglais, notamment. Dès lors que les examens sont professionnalisés, au niveau de la qualification des experts, les taux d'échecs sont plus importants. Ceci étant, il estime qu'il n'appartient pas à la centrale unique d'organiser les examens.

Le Président met aux voix l'amendement Socialiste.

Pour : 2 (2 S)

Contre : 12 (3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 2 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Abst. : 1 (1 L)

L'amendement est refusé.

La commissaire (S) a une question concernant les obligations spécifiques de l'article 23. Elle se demande s'il ne faudrait pas profiter de l'établissement de la profession de chauffeur pour établir une véritable convention collective de travail (CCT). Elle ajoute qu'à l'heure actuelle, il n'en existe pas.

Un député (L) indique que compte tenu du nombre d'indépendants dans cette corporation, cette proposition n'est pas particulièrement pertinente.

M. Unger indique que beaucoup d'arrêts du Tribunal fédéral interdisent de légiférer sur l'obligation d'une CCT. Il espère toutefois que les chauffeurs employés s'organiseront en syndicats et deviendront des partenaires, avec une force de proposition. Il explique que cette obligation n'a pas sa place dans la loi, bien qu'il souhaite cette mesure.

M. Unger propose à l'article 26 al. 2 let. f « d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi. La ou les photographies doivent être automatiquement transmises à la centrale unique et ne peuvent être utilisées à d'autres fins ». Il indique bien connaître les chauffeurs de taxis, qui utilisent facilement les médias, et ne souhaite pas que les photos terminent ailleurs qu'à la centrale.

Une commissaire (PDC) est favorable à cette modification, mais souhaite que l'aspect facultatif du matériel soit maintenu.

M. Unger propose donc la formulation suivante : « d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, si le propriétaire du véhicule ou le preneur du leasing souhaite ce matériel. La ou les photographies doivent être automatiquement transmises à la centrale unique et ne peuvent être utilisées à d'autres fins ».

Le Président met aux voix l'amendement de M. Unger.

Pour : 11 (1 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2 MCG)

Contre : --

Abst. : 4 (2 S ; 2 Ve)

L'amendement est accepté à l'unanimité moins quatre abstentions.

Un commissaire (MCG) remarque que les sièges autos ne figurent pas dans le projet de loi. Il se demande s'il ne faudrait pas prévoir l'obligation pour les chauffeurs d'avoir au moins un siège pour enfants. Il propose un nouvel article 26 al. 2 let. g : « d'un ou plusieurs sièges automobiles pour enfants gonflables et homologués ».

La commissaire (PDC) trouve délicat d'imposer un choix de sièges aux chauffeurs de taxis tout en leur interdisant de refuser des courses. Elle estime qu'il serait plus judicieux d'en parler dans le rapport, et non de le prévoir de manière obligatoire dans la loi.

Le commissaire (L) partage cet avis. Il fait savoir que le cahier des charges de la centrale unique pourrait prévoir l'obligation pour cette dernière de détenir ces sièges pour enfants en certains lieux de la ville, afin que les chauffeurs de taxis puissent s'en servir. Il ne souhaite pas que cela figure dans la loi.

M. Unger rappelle que les taxis ont tenté, aux chambres fédérales, de se soustraire aux obligations de sécurité sur les sièges autos. Il estime qu'il faudrait insister sur le droit fédéral dans le rapport.

Le commissaire (MCG) retire son amendement.

Un député (MCG) trouve qu'il faudrait que cet article soit plus évolutif. Si un équipement apparaît sur le marché, il devrait pouvoir y être inclus. Il propose un article 26 al. 2 let. g : « Tout autre matériel que le Conseil d'Etat jugerait utile par voie réglementaire ».

M. Unger répond que cette préoccupation est incluse dans le terme « notamment », ce qui exclut une liste exhaustive.

Un député (L) relève la contradiction, puisque les taxis de service public doivent avoir un siège homologué pour prendre en charge des enfants, alors que l'article 27 al. 2 leur impose d'accepter toutes les courses, sauf les cas objectivement justifiés, précisés par le Conseil d'Etat. Il demande si cette exception sera prévue par le Conseil d'Etat.

M. Unger répond que le Conseil d'Etat ne prévoira pas qu'il sera permis de refuser de prendre en charge des courses avec enfants. Il ajoute que ceci a pour but de forcer les taxis à respecter les lois existantes.

Le député (L) souhaite savoir, si la loi est votée telle qu'elle, si le chauffeur sera obligé d'avoir le matériel dans son véhicule.

Le Président répond par l'affirmative.

Le commissaire (L) indique que la sous-commission aurait souhaité des « black cabs » à l'anglaise, disposant d'un espace suffisamment grand et protégeant les chauffeurs par une vitre, notamment. Si les taxis genevois pensaient à avoir des véhicules identiques et adaptés aux enfants et handicapés, cela pourrait aboutir à des solutions. Celles-ci existent, il ne s'agit dès lors que de bonne volonté de la part de la profession.

Le député (MCG) retire son amendement.

Il propose un amendement à l'article 29 al. 4 : « Tout taxi de service restreint comporte à l'arrière du véhicule un signe distinctif comportant la désignation « taxi » agréée par le Conseil d'Etat, mais dépourvu de toute inscription sur l'avant et les côtés du véhicule, ainsi que de toute enseigne lumineuse ».

M. Unger propose une formulation légèrement différente : « Tout taxi de service restreint comporte à l'arrière du véhicule un signe distinctif portant la désignation « taxi » agréée par le Conseil d'Etat, mais dépourvu de toute inscription sur l'avant et les côtés du véhicule, ainsi que de toute enseigne lumineuse ».

La commissaire (Ve) propose de reformuler de la manière suivante : « Tout taxi de service restreint comporte uniquement à l'arrière du véhicule un signe distinctif portant la désignation « taxi », agréé par le Conseil d'Etat ».

L'amendement à l'art. 29 al. 4 est adopté à l'unanimité.

La commissaire (Ve) propose un amendement à l'art. 35 al. 2. « Une commission de suivi de la bonne application de la présente loi est créée 6 mois après son entrée en vigueur, pour une durée de deux ans renouvelable une fois. Elle est composée de représentants des milieux professionnels, de la centrale unique et des autorités chargées de l'application de la présente loi, ainsi que d'un représentant par parti représenté au Grand Conseil ».

Le commissaire (MCG) comprend cette demande. Cependant, le but de la commission est de pouvoir intervenir d'un point de vue technique et législatif rapidement.

La commissaire (PDC) est réticente à l'idée d'avoir une Commission de suivi composée de députés. Elle trouve étrange d'avoir des députés suivant l'application d'une loi qu'ils ont eux-mêmes rédigée. Elle pense que cette tâche n'appartient pas au pouvoir législatif. Elle serait davantage en faveur de personnes élues par le Grand Conseil.

La commissaire (Ve) précise qu'un représentant par parti n'est pas forcément un élu.

Le commissaire (L) ne souhaite pas que ce représentant n'émane pas du Grand Conseil.

Un député (L) estime que puisqu'il s'agit d'une Commission de suivi, cette dernière aura intérêt à avoir en son sein des spécialistes.

Le commissaire (R) se rallie à cet avis. Les députés seraient les mieux placés pour mener cette tâche.

La commissaire (S) est étonnée du discours libéral. Le PLR s'est battu pour que des élus ne siègent pas dans les conseils d'administration, alors qu'il fait en l'espèce exactement le contraire. Elle rappelle que sa collègue Ve propose uniquement un représentant, qu'il soit député ou non.

Le député (L) répond qu'il y aura d'autres personnes dans la commission de suivi. Cette dernière aura intérêt à présenter des propositions raisonnables, raison pour laquelle la présence de députés serait bénéfique.

Le commissaire (MCG) indique que le MCG ne souhaite pas de cet amendement sous cette forme. Il souhaiterait qu'il s'agisse d'élus de la Commission des transports, mais ne proposera pas formellement cet amendement.

Le Président met aux voix l'amendement de la commissaire (Ve).

Pour : 8 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 1 UDC)

Contre : 7 (2 R ; 3 L ; 2 (MCG))

Abst. : --

L'amendement est accepté à la majorité.

M. Unger pense que l'article 35 al. 3 let. c est mal formulée. Il ne revient pas à une commission de suivi de proposer des modifications législatives. Il soumet la proposition suivante : « émettre à l'attention du Conseil d'Etat toute proposition utile ».

L'amendement formulé par M. Unger est adopté à l'unanimité.

Troisième débat - vote du projet de loi dans son ensemble :

Vote sur le PL 10697 dans son ensemble tel qu'amendé :

La présidente met aux voix le projet de loi dans son ensemble tel qu'amendé :

Pour : 15 (2 S ; 3 Ve ; 2 PDC ; 2 R ; 3 L ; 1 UDC ; 2MCG)

Contre : --

Abst. : --

Le projet de loi est adopté à l'unanimité.

V Conclusion :

La loi sur les taxis n'est de loin pas une mince affaire ! Le sujet est complexe pour plusieurs raisons. Les milieux professionnels ne sont pas fédérés entre eux et cela ne facilite pas la mise en place d'une loi répondant à tous. Le droit supérieur est contraignant et il faut donc en tenir compte. Finalement les spécificités liées à notre territoire (problèmes transfrontaliers et zone aéroportuaire) viennent accentuer certains problèmes.

Pourquoi donc avons-nous favorisé un nouveau projet de loi ? Le législateur a constaté que non seulement l'ancienne loi n'était pas appliquée, que sa lecture est compliquée (ce qui ne facilite pas son application) et que le fait qu'elle soit régulièrement attaquée devant les tribunaux pour en partie le non-respect au droit supérieur ou à d'autres lois posait un sérieux problème. Alors quand les racines sont pourries, il convient de faire table rase !

Le rapporteur attire ici l'attention du lecteur sur les dispositions du PL soumis au parlement qu'il juge particulièrement importantes :

- But de service au public des taxis de service public
 - Dissociation du but TPU (Taxis de service Public) de celui des autres transporteurs
 - Mission de service public expressément rajoutée pour les chauffeurs TPU
 - Ajout du principe de complémentarité avec transports publics, avec modification de la LTPG
- Centrale unique, avec obligation d'affiliation
 - Assermentation des personnes dénonçant les infractions au canton
 - Prix d'abonnement le plus modique possible
 - Réception et traitement doléances des chauffeurs
- Système de permis TPU contingenté
- Catégories de transporteurs : taxis de service public (TPU) et taxis de service restreint (TSR = Taxi de service restreint), limousines, confédérés, étrangers
- Régime des transporteurs confédérés et étrangers.
 - Confédérés : régime TSR- limousine. Régime TPU si examen topographique réussi et si permis TPU disponible
 - Etrangers : accès au marché facilité pour 90 jours par année civile, avec régime TSR-limousine. Au-delà de 90 jours, régime ordinaire.
- Types d'autorisations
 - Autorisation pour centrale de taxis de service restreint
- Site AIG :
 - Prix de course minimal au départ de l'AIG
 - Délégation de la compétence de contrôler l'application de la loi sur site AIG
 - Structures destinées à améliorer le service des taxis et limousines financées par une taxe d'accès au site aéroportuaires pour tous transporteurs (sauf TPU)
- Exigences taxis TPU
 - Incitation à rouler « propre » OPair
 - Equipement des véhicules obligatoire :
 - Quittancier automatique
 - Système de paiement par carte de crédit
 - Système de géolocalisation

- Equipement propriété de la centrale unique TPU (yc enseigne)
- Equipement facultatif : matériel photo pour prise de clichés relatifs aux infractions commises à la loi
- Sanctions
 - Amendes de nature pénale
- Commission de suivi multipartite (autorités, concessionnaire centrale unique, milieux prof., parlementaires)
- Loi soumise au corps électoral

Il souhaite encore mentionner que la commission a souhaité placer les usagers des taxis au centre de la loi. Il convient de relever les points suivants :

- Disponibilité TPU
 - Centrale unique, avec obligation d'affiliation des TPU
 - Disponibilité minimale du véhicule TPU
 - Bail à ferme sur taxi TPU de chauffeur ou taxi TPU d'entreprise
- Qualité du service TPU
 - Centrale unique TPU avec un seul numéro d'appel
 - Connaissances linguistiques F-ANG
 - « Bonnes » connaissances de français (au lieu de suffisantes)
 - Connaissances « courantes » d'anglais (au lieu de base)
 - Formation liée au comportement/accueil de la clientèle
 - Examen d'exploitant d'entreprise pour tout détenteur d'un ou plusieurs TPU travaillant avec un ou plusieurs employés/locataires de véhicule TPU
 - Acceptation de toutes courses
 - Paiement par carte de crédit
 - Système installé dans le taxi
 - Emission et proposition systématique de quittance
 - Quittancier automatique installé dans le taxi
 - Prix de course minimal au départ de l'AIG

- Délégation de la compétence de contrôler l'application de la loi sur site AIG
 - Délégation par le CE à centrale unique, AIG ou toute autre entité
- Moyens de contrôle
 - Financement des ressources de contrôle de la bonne application de la loi par une taxe annuelle prélevée par permis TPU
- Visibilité TPU
 - Signe distinctif appartenance à centrale unique
 - Suppression enseigne sur toit TSR
 - Identification du chauffeur par le client
 - Visibilité -de l'intérieur du véhicule uniquement- en tout temps de la carte professionnelle du chauffeur

Enfin, le rapporteur souhaite mentionner encore ici d'autres éléments susceptibles d'attirer l'attention du lecteur :

- Le système de taxe et d'indemnité est remplacé par une taxe annuelle TPU prélevée par permis TPU (idem système 1999-2005) comprenant un système de bonus-malus écologique. Le produit de la taxe sera notamment affecté à la mise à disposition des moyens de contrôle.
- Nouvelle disposition transitoire : tout détenteur d'un permis TPU touche une indemnité au départ de la profession, d'un montant équivalant au montant versé pour l'acquisition du permis TPU
- Suppression de la disposition transitoire permettant aux chauffeurs de taxis de service privé + aux locataires de taxis de service public- autorisés au 1er décembre 2009 (146 personnes) - de pouvoir obtenir un permis TPU sans limite de contingentement

Le rapporteur voudrait également insister ici sur le fait que le rejet de certains articles par quelques sous-commissaires n'a pas remis en cause l'acceptation du PL dans son ensemble, qui a été voté à l'unanimité.

Il remercie ses collègues pour la bonne tenue des débats et l'ambiance constructive qui a régné lors des travaux de la sous-commission.

Le souhait de la sous-commission a été d'élaborer une loi qui tenait compte tant des besoins des milieux professionnels que des usagers. Il espère vivement que les effets bénéfiques de cette nouvelle loi se feront sentir rapidement.

Il tient ici à remercier tout particulièrement la qualité du travail des représentants du département, MM. Bongard et Monney, dont l'aide a été précieuse, et de M. Constant, dont les procès-verbaux ont été d'une exceptionnelle facture et précision.

La Commission des transports a accueilli favorablement le PL 10697 et à la lumière de ce qui précède, nous vous recommandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'en faire de même en acceptant à une large majorité ce projet de loi.

Projet de loi (10697)

sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30)

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

Titre I Dispositions générales

Art. 1 But

¹ La loi a pour objet d'assurer la mise à disposition d'un service public de taxis efficace et complémentaire à celui offert par les transports publics, répondant à la demande de clients tous les jours de l'année, à toute heure et en tout lieu du territoire genevois. Ce service public est assuré par le travail conjoint des taxis de service public et de la centrale unique d'ordres de courses desdits taxis.

² Elle a également pour objet de réglementer l'activité des autres transports professionnels de personnes.

³ Les activités décrites aux alinéas précédents doivent être conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales, ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public.

Art. 2 Champs d'application

La présente loi et ses dispositions d'application régissent :

- a) le transport professionnel de personnes au sens du droit fédéral, assuré en dehors de tout horaire régulier et/ou trafic de ligne sur le territoire du canton de Genève, par les services de taxis de service public et autres transports professionnels de personnes;
- b) la centrale unique d'ordres de courses des taxis de service public.

Art. 3 Autorité compétente

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

² Le Conseil d'Etat délègue à la centrale unique ou à toute autre entité les compétences de réguler l'accès des taxis et limousines au périmètre de

l'Aéroport international de Genève et de veiller à la bonne application de la loi dans ce périmètre. Il fixe les modalités d'exécution de cette délégation.

³ Le Conseil d'Etat peut appliquer à d'autres périmètres la délégation de compétence prévue à l'alinéa 2.

Art. 4 Définitions

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

- a) « taxis » : les voitures automobiles des catégories M1 et M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, se mettant à la disposition de tout public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier de personnes et de leurs effets personnels contre rémunération fixée dans les limites d'un tarif officiel;
- b) « taxis de service public » : les taxis répondant à des obligations de service public, disposant d'un droit d'usage accru du domaine public, et dont le nombre est limité;
- c) « taxis de service restreint » : les taxis offrant un service au sens de la lettre a), mais n'ayant pas les caractéristiques des taxis de service public prévues par la présente loi;
- d) « limousines » : les voitures automobiles des catégories M1 et M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, servant au transport professionnel de toutes personnes et mises par réservation préalable à leur disposition pendant une période de temps, contre rémunération selon les conditions fixées à l'avance entre les parties;
- e) « chauffeur employé » : tout chauffeur lié par un contrat de travail en sa qualité d'employé;
- f) « chauffeur indépendant » : tout chauffeur qui n'est ni employé, ni exploitant d'entreprise et qui, s'il est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule, l'utilise seul;
- g) « exploitant d'entreprise » : toute personne qui, en sa qualité de titulaire ou d'organe d'une entreprise, met un ou plusieurs véhicules à la disposition d'un ou plusieurs chauffeurs employés ou indépendants.

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

Titre II

Centrale unique d'ordres de courses des taxis de service public

Art. 5 Principes et objectifs

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

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

- a) mettre à la disposition du public un seul numéro d'appel pour tous les taxis de service public, que la centrale accepte obligatoirement en tant qu'abonnés;
- b) assurer la disponibilité de taxis de service public sur tout le territoire du canton de Genève de sorte à répondre rapidement à la demande de clients tous les jours de l'année et à toute heure; à cette fin, la centrale peut désigner les taxis de service public qui doivent être disponibles aux heures durant lesquelles elle estime cette mesure nécessaire, dans le respect du principe de l'égalité de traitement ;
- c) garantir la fiabilité et la qualité du service des taxis de service public;
- d) communiquer au département tout fait susceptible de constituer une infraction à la présente loi et/ou à son règlement d'exécution ; cette communication est réalisée par une ou plusieurs personnes désignées à cet effet par la centrale et assermentées par un conseiller d'Etat ;
- e) recevoir et traiter avec diligence les doléances des chauffeurs de taxis en rapport avec les conditions d'exercice de leur activité de service public;
- f) faire en sorte que le prix de l'abonnement soit le plus modique possible;
- g) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan directeur du réseau prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50).

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

Art. 6 Concession

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

² La concession est délivrée pour une durée de 5 ans. Si le Conseil d'Etat constate une mauvaise gestion de la concession, préjudiciable à l'intérêt public et persistante malgré un avertissement exprès, il peut à bref délai retirer au concessionnaire l'exploitation de la centrale et organiser un nouvel appel d'offres dans le respect du présent article.

³ La concession est accordée à une personne morale. Cette personne morale doit être dirigée par une personne physique ayant l'expérience du domaine

des taxis et des spécificités de la mobilité du « Grand Genève », disposant des compétences nécessaires en matière de gestion de façon générale, et jouissant d'une bonne réputation et d'un casier judiciaire vierge.

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

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

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

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

Titre III Taxis de service public et autres transports professionnels de personnes

Chapitre I Conditions préalables à l'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Section 1 Autorisations professionnelles

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

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

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

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

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

⁴ Tout chauffeur qui entend exercer sa profession en qualité d'indépendant doit en outre :

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

⁵ L'exercice en parallèle de l'activité de chauffeur de taxi de service public et de celle de chauffeur de taxi de service restreint n'est pas autorisé.

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

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

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

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

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

Art. 9 Autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint

¹ L'autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint (ci-après : « centrale de service restreint ») est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- a) la personne physique ou la personne dirigeant effectivement une personne morale est suisse ou est au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé, et offre des garanties de moralité et de comportement suffisantes;
- b) la requérante est solvable;
- c) la personne physique ou morale est inscrite au registre du commerce de Genève;
- d) la requérante justifie être affiliée à une caisse de compensation;
- e) la requérante dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro téléphonique d'appel général;
- f) la requérante dispose de l'infrastructure suffisante et des moyens techniques adéquats pour gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, ainsi que pour recevoir et leur transmettre des ordres de course;
- g) la requérante 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;
- h) la requérante dispose des places de stationnement nécessaires à permettre aux chauffeurs qui lui sont affiliés de se présenter à la centrale.

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint.

³ Aucune centrale de service restreint ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service public.

Art. 10 Délivrance de l'autorisation et de la carte professionnelle

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

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

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

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

Art. 11 Véhicules d'autres cantons

¹ Les chauffeurs de taxis ou de limousines en provenance d'autres cantons, dûment autorisés par les autorités du lieu du premier établissement ou justifiant d'une pratique régulière de leur activité sur ce territoire, ont accès au marché genevois réglementé par la présente loi, conformément à la loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995. Ils ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève.

² Les chauffeurs visés à l'alinéa précédent souhaitant bénéficier du régime de taxi de service public doivent obtenir une autorisation complémentaire, délivrée gratuitement moyennant la réussite de l'examen sur la connaissance théorique et pratique de la topographie du canton.

³ Cette autorisation complémentaire est strictement personnelle et intransmissible. Une vignette valant autorisation est délivrée.

⁴ Les règles sur la limitation du nombre et la gestion des permis de service public sont pour le surplus applicables.

Art. 12 Véhicules étrangers

¹ Les personnes physiques qui, en leur qualité de ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours par année civile au marché genevois réglementé par la présente loi.

² Les entreprises individuelles et personnes morales qui, ayant leur siège dans l'un des Etat visés à l'alinéa 1, sont dûment autorisées par les autorités de l'un de ces Etats à offrir des services de taxi ou de limousine, ont accès durant 90 jours par année civile au marché genevois réglementé par la présente loi.

³ Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2 ont les droits et obligations des chauffeurs de taxis de service restreint, respectivement de limousines, y compris s'agissant de la taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève.

⁴ Les personnes et entreprises visées aux alinéas 1 et 2, qui souhaitent exercer leur activité durant plus de 90 jours par année civile, sont soumises au régime d'autorisation ordinaire prévu par la présente loi.

Section 2 Examens professionnels et exigences relatives aux véhicules

Art. 13 Examens de chauffeur de taxi ou de limousine

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

² Les matières des examens sont définies par règlement et portent notamment sur :

- a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;
- b) les obligations résultant de la loi;
- c) le maniement du compteur horokilométrique;
- d) la maîtrise des notions courantes de l'anglais;
- e) les principes de la conduite écologique;
- f) les règles de comportement et de courtoisie.

³ Le règlement détermine les différences d'examens entre les candidats chauffeurs de taxis et les candidats chauffeurs de limousines.

Art. 14 Examens d'exploitant d'entreprise

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

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

Art. 15 Organisation des examens et équivalences

¹ Le département organise les examens ou délègue cette tâche sous sa supervision.

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

Section 3 Permis de service public

Art. 16 Limitation du nombre et gestion des permis de service public

¹ Chaque véhicule immatriculé en tant que taxi de service public doit être formellement lié à un permis de service public. Ce lien est exclusif, sous réserve de la nécessité d'un véhicule de remplacement (article 26, alinéa 4).

² Le nombre de permis de service public, qui octroient aux seuls taxis de service public un droit d'usage accru du domaine public, est limité en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis pour les usagers par une utilisation optimale du domaine public.

³ Le nombre maximal des permis de service public est déterminé par le département après consultation des milieux concernés et de la centrale, en fonction des besoins évalués périodiquement.

⁴ Le département fixe les modalités d'octroi et d'annulation des permis de service public, et règlemente notamment le cas où le nombre de requérants est supérieur au nombre de permis disponibles. Dans ce cas, l'un des critères d'octroi est le nombre de permis de service public déjà en possession des requérants, afin de permettre à ceux qui n'en ont pas un accès facilité au marché des taxis de service public.

⁵ Chaque permis de service public est délivré et renouvelé contre paiement préalable d'une taxe annuelle comprise entre 900 F et 1 400 F. Le Conseil d'Etat détermine les modalités de gestion du produit de la taxe, ainsi que son utilisation en rapport avec les buts de service public poursuivis par la présente loi et, en particulier, avec les moyens de contrôles nécessaires à sa bonne application. Sont réservées les dispositions transitoires relatives à l'affectation de la taxe.

⁶ Le Conseil d'Etat peut diminuer jusqu'à 40% le montant de la taxe pour tout permis de service public rattaché à un véhicule au bénéfice du meilleur standard écologique, et l'augmenter jusqu'à 40% si ce standard est mauvais au sens du règlement d'application. Si le détenteur d'un taxi de service public, qui a bénéficié d'une diminution de la taxe, remplace le véhicule rattaché au permis de service public concerné par un véhicule dont le standard écologique est moins bon que le précédent, il doit s'acquitter auprès du département du montant du bonus dont il a bénéficié.

⁷ La taxe est payable en une fois par période annuelle, avant le 1^{er} janvier. Si le permis de service public est délivré en cours d'année, la taxe est due avant la délivrance et calculée à compter du mois de la délivrance jusqu'au 31 décembre. Si le permis de service public est annulé, la taxe cesse d'être due et le montant correspondant à la période non courue, calculé à compter du mois suivant celui de la restitution jusqu'au 31 décembre, est restitué au détenteur.

Art. 17 Titularité des permis de service public

¹ Le titulaire d'un permis de service public ne peut être que :

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

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

³ La titularité de chaque permis de service public est personnelle et intransmissible.

Chapitre II Conditions d'exercice des professions de chauffeur et d'exploitant d'entreprise

Section 1 Droits et obligations en général

Art. 18 Obligation générale d'informer

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

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

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

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

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

Art. 19 Autres obligations générales

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

² Tout chauffeur ou exploitant doit en tout temps rendre visible sa carte professionnelle à fin d'identification par ses clients.

³ Le Conseil d'Etat détermine les informations qui doivent être obligatoirement affichées à la vue des clients, à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules, ainsi que les informations qui doivent figurer sur la quittance

émise et proposée d'office à chaque client, dont une copie est conservée par les chauffeurs.

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

⁵ Chaque véhicule doit être utilisé conformément à la catégorie à laquelle il appartient, et ne peut en aucun cas être utilisé comme un véhicule d'une autre catégorie.

Art. 20 Définition des prix des courses et tarifs

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

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

³ Le Conseil d'Etat détermine un prix de course minimal, bagages inclus, au départ de l'Aéroport international de Genève.

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

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

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

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

Art. 21 Obligations spécifiques du chauffeur indépendant

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

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

Art. 22 Transports à prix forfaitaire

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

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

Art. 23 Obligations spécifiques des exploitants et entreprises

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

² Les exploitants et entreprises respectent, pour autant qu'elle existe, la convention collective de travail ou, subsidiairement et pour autant qu'il existe, le contrat-type de travail.

³ En cas de location d'un véhicule d'une entreprise à un chauffeur indépendant, le loyer est fixé entre les parties mais ne peut être supérieur au loyer maximal admissible par type de véhicules, déterminé par le département après consultation des milieux professionnels, afin d'empêcher tout rendement abusif de l'entreprise.

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

Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis de service public**Art. 24 Utilisation du domaine public**

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

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

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

Art. 25 Obligation des chauffeurs indépendants et entreprises de s'abonner à la centrale unique

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

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

Art. 26 Exigences relatives aux véhicules

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

² Tout taxi de service public est identifiable par une inscription distinctive sur chaque côté du véhicule permettant de constater clairement son affiliation à la centrale, et muni en permanence d'un équipement, lesquels sont déterminés et agréés par le Conseil d'Etat. L'équipement, qui est la propriété de la centrale unique, est composé notamment :

- a) d'un compteur horokilométrique;
- b) d'une enseigne « taxi » lumineuse spécifique aux taxis de service public, fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé et le tarif du taxi;
- c) d'un système électronique de paiement par carte bancaire;
- d) d'un quittancier automatique;
- e) d'un système de géo-localisation ;
- f) d'un matériel fixe embarqué permettant de photographier toute situation susceptible de constituer sur la voie publique une infraction au sens de la présente loi, si le propriétaire du véhicule ou le preneur du leasing souhaite ce matériel. La ou les photographies doivent être automatiquement transmises à la centrale unique et ne peuvent être utilisées à d'autres fins.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation et d'entretien relatives aux véhicules et à leur équipement.

⁴ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour la durée maximale autorisée par la législation fédérale sur l'assurance des véhicules, d'un véhicule de remplacement mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation sujette au contrôle des autorités en tout

temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Art. 27 Autres obligations

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

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

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

⁴ Les taxis de service public doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes bancaires.

⁵ Le Conseil d'Etat peut définir d'autres obligations par règlement.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux taxis de service restreint et aux limousines

Art. 28 Utilisation du domaine public

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

² En dérogation à l'alinéa 1, le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les chauffeurs de taxi de service restreint et/ou de limousine peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte, ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents.

³ En cas d'événements entraînant un fort accroissement de la demande de véhicules, le département peut, en concertation avec le département chargé de la mobilité et les milieux professionnels, accorder à l'ensemble des taxis et limousines des autorisations exceptionnelles et temporaires de stationnement sur le domaine public, limitées à certains emplacements provisoires et réservés aux taxis et aux limousines.

⁴ En cas de manifestation d'envergure, le département en charge de la mobilité peut accorder à l'organisateur une autorisation d'usage temporaire de certaines voies de transport en commun limitée à la durée de la manifestation

considérée et pour un nombre restreint de limousines, afin d'assurer le transport de personnes exclusivement à destination ou en provenance du lieu de la manifestation considérée.

⁵ Les chauffeurs de taxis de service restreint et de limousines ont la stricte interdiction de circuler dans le dessein de rechercher des clients, ainsi que de prendre en charge toute personne par qui ils se font héler.

⁶ Chaque taxi de service restreint ou limousine s'acquitte d'une taxe d'accès au périmètre de l'Aéroport international de Genève, comprise entre 10 F et 20 F par jour et par véhicule, qui doit servir au financement des structures mises en place dans le but d'améliorer le service des taxis et limousines sur le site aéroportuaire, dans la mesure décidée par le Conseil d'Etat. Celui-ci peut identifier d'autres périmètres pouvant bénéficier de ce financement.

Art. 29 Exigences relatives aux véhicules

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

² Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation et d'entretien relatives aux véhicules et à leur équipement.

³ En cas de véhicule hors service, il est possible de faire usage, pour la durée maximale autorisée par la législation fédérale sur l'assurance des véhicules, d'un véhicule de remplacement, mis à disposition par une entreprise dont l'exploitant est autorisé conformément à la présente loi. Le département en est informé et délivre une attestation sujette au contrôle des autorités en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

⁴ Tout taxi de service restreint comporte uniquement à l'arrière du véhicule un signe distinctif comportant la désignation « taxi », agréé par le Conseil d'Etat, mais est dépourvu de toute inscription sur les côtés du véhicule et de toute enseigne lumineuse. Il est muni en permanence d'un équipement agréé par le Conseil d'Etat. L'équipement est composé notamment d'un compteur horokilométrique.

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

Titre IV Mesures et sanctions

Art. 30 Constat d'infractions

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

Art. 31 Révocation, suspension et retrait de l'autorisation de chauffeur employé ou indépendant***Révocation***

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

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

Suspension et retrait

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

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

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

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

Art. 32 Révocation, suspension et retrait de l'autorisation d'exploitant d'entreprise***Révocation***

¹ Le département révoque l'autorisation lorsque :

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

Suspension et retrait

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

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

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

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

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

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

Art. 33 Disposition pénale

¹ Indépendamment du prononcé des mesures ou sanctions prévues aux articles 31 et 32, celui qui viole les prescriptions de la loi ou ses dispositions d'exécution sera puni d'une amende de 200 F à 20 000 F.

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

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

Titre V Dispositions finales et transitoires

Chapitre I Dispositions finales

Art. 34 Dispositions d'application

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

Art. 35 Rapport annuel et commission de suivi

¹ Le Conseil d'Etat présente chaque année au Grand Conseil un rapport écrit circonstancié sur l'application de la présente loi.

² Une commission de suivi de la bonne application de la présente loi est créée 6 mois après son entrée en vigueur, pour une durée de deux ans renouvelable une fois. Elle est composée de représentants des milieux professionnels, de la centrale unique et des autorités chargées de l'application de la présente loi, ainsi que d'un représentant par parti représenté au Grand Conseil. Elle se réunit au minimum une fois par année civile.

³ La mission de la commission de suivi est notamment de :

- a) vérifier si la loi atteint ses objectifs de service public;
- b) vérifier la satisfaction des conditions de la concession délivrée à la centrale unique;
- c) émettre à l'attention du Conseil d'Etat toute proposition utile.

Art. 36 Clause abrogatoire

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

Art. 37 Entrée en vigueur

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

Chapitre II Dispositions transitoires

Art. 38 Chauffeurs de taxis et de limousines, employés ou indépendants

¹ Tout chauffeur de taxi ou de limousine titulaire de la carte professionnelle de chauffeur au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, qui, lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, exerce de manière effective sa profession en qualité d'employé ou d'indépendant, se voit délivrer

l'autorisation correspondante et la carte professionnelle au sens de la présente loi.

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

³ Tout chauffeur indépendant qui, à l'entrée en vigueur de la présente loi, emploie un ou plusieurs chauffeurs, dispose de 6 mois pour se conformer à la présente loi s'il entend continuer à employer un ou plusieurs chauffeurs, en tant qu'exploitant d'entreprise.

Art. 39 Exploitants d'une entreprise de taxis ou de limousines

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

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

Art. 40 Exploitants d'une centrale d'ordres de courses de taxis

¹ Les centrales d'ordres de courses de taxis de service public au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, cessent cette activité le jour de l'entrée en force de la concession d'exploitation de la centrale unique des taxis de service public, mais gardent toutefois la possibilité de recevoir et diffuser les commandes concernant exclusivement les taxis de service restreint. A cet effet, les exploitants de ces centrales se voient délivrer une autorisation d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint, prévue par l'article 9.

² Toute exploitant d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, se voit délivrer l'autorisation correspondante prévue par l'article 9 en vue de l'exploitation d'une centrale d'ordres de courses de taxis de service restreint.

Art. 41 Permis de service public

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

² Les personnes inscrites sur les listes d'attente en vertu de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, conservent le bénéfice de la date d'inscription, qui est prise en considération dans le cadre des modalités d'octroi et d'annulation des permis de service public fixées par le département en application de l'article 16.

³ Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui a payé une taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant de la taxe unique payée en application de la loi précitée, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département.

⁴ Tout détenteur de permis de service public qui cesse son activité et qui, conformément aux législations précédant la loi sur les services de taxis, du 26 mars 1999, a payé un montant unique pour obtenir un permis de service public, a le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire égal, en valeur nominale, au montant payé, déduction faite des éventuels remboursements partiels déjà effectués par le département. Il appartient au détenteur du permis de service public de prouver le montant payé pour chaque permis.

⁵ Le montant compensatoire visé aux alinéas 3 et 4 est prélevé du fonds institué par la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005, aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi. Dans la mesure où le fonds n'est pas suffisant pour verser ce montant compensatoire aux ayants droit, le produit de la taxe prévue à l'article 16 alinéa 5 est prioritairement utilisé à cette fin.

Art. 42 Equipement des taxis

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

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

³ Le département fixe le délai pour le port obligatoire des signes distinctifs des taxis de service restreint et des limousines.

Art. 43 Modifications à d'autres lois

¹ La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (D 3 05), est modifiée comme suit :

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

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

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

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

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

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

L'impôt sur les ambulances est de 128 F.

* * * * *

² La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), est modifiée comme suit :

Art. 1, al. 4 (nouveau)

⁴ La loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes, du ... (*à compléter*), prévoit les conditions nécessaires à la réalisation d'un service public de taxis efficace, complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan directeur du réseau intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.

* * * * *

Art. 44 Référendum

En application de l'article 67, alinéa 3, de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, la présente loi est soumise au corps électoral.

Statistiques DDE et Sanctions LTaxis
Période du 01.01.10 au 31.10.2010

Nombre de rapports d'infractions

	Rapports d'infractions
Police	46
Inspectorat Scom	293
Plaintes	38
Total	377

Nombre et types d'infractions

	Rapports Police	Rapports SCom	Plaintes	Total
Voie de bus	7	67	1	75
Pas carte professionnelle	6	10		16
Exploitation sans autorisation	1	141		142
Pas feuillet d'informations	5	1		6
Stationnement/Proximité/Cases TPU	6	48		54
Accès zone restreinte	1			1
Véhicule non conforme/pas propre..	1	1		2
Pas remis quittance ou incomplète	3	8	2	13
Manque de courtoisie	18	6	18	42
Refus de course	2	4	15	21
N'a pas suivi l'itinéraire le meilleure marché			3	3
Refus carte de crédit			3	3
Maraudage			1	1
Perception taxe illégale			1	1
N'a pas rejoint son lieux de stationnement		1		1
Véhicule non autorisé		2		2
Témoir lumineux/enseigne sur le toit	1	5	2	8
Refus de s'identifier			1	1
Ne concerne pas la LTAXIS	4			4
Total	55	294	47	396

Statistiques DDE et Sanctions LTaxis
Période du 01.01.10 au 31.10.2010

Nombre et types de sanctions

	Rapports Police	Rapports SCom	Plaintes	Total
Voie de bus 300,-	5	36		41
Pas carte professionnelle 100,-/1'000,-	2	1		3
Exploitation sans autorisation 200,-/1'000,-	1			1
Pas feuillet d'informations 100,-	1			1
Stationnement/Proximité/Cases TPU 100,-/200,-	1	19		20
Accès zone restreinte 200,-	1			1
Véhicule non conforme/pas propre... 100,-	1			1
Pas remis quittance ou incomplète 100,-	1	3	1	5
Manque de courtoisie 200,-	7	4	3	14
Refus de course 200,-	1	3	6	10
N'a pas suivi l'itinéraire le meilleur marché 100,-			1	1
Refus carte de crédit 200,-				0
Maraudage 100,-				0
Perception taxe illégale 100,-				0
N'a pas rejoint lieux de stationnement 100,-				0
Véhicule non autorisé 400,-				0
Témoïn lumineux/enseigne sur le toit 400,-				0
Refus de s'identifier 100,-			1	1
Total	21	66	12	99

Nombre et types de DDE

	Rapports Police	Rapports SCom	Plaintes	Total
Voie de bus	5	65	1	71
Pas carte professionnelle	4	1		5
Exploitation sans autorisation	1	74		75
Pas feuillet d'informations	5			5
Stationnement/Proximité/Cases TPU	5	37		42
Accès zone restreinte	1			1
Véhicule non conforme/pas propre...	1	1		2
Pas remis quittance ou incomplète	1	7	3	11
Manque de courtoisie	12	7	17	36
Refus de course	2	5	19	26
N'a pas suivi l'itinéraire le meilleure marché			3	3
Refus carte de crédit				0
Maraudage			1	1
Perception taxe illégale			1	1
N'a pas rejoint lieux de stationnement		1		1
Véhicule non autorisé				0
Témoïn lumineux/enseigne sur le toit	1	2	2	5
Refus de s'identifier			1	1
Total	38	200	48	286



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé
 Service du commerce

STATISTIQUES TAXIS - JUILL T A SEPTEMBRE 2010

<i>Mois</i>	<i>Type(s)</i>	<i>Nombre de contrôles</i>	<i>nombre d'infractions</i>	<i>Taux d'infractions</i>
juillet	Publics Privés Limousines Etrangers ou autres cantons		12 5 17	25.76%
TOTAL		66	17	25.76%
août	Publics Privés Limousines Etrangers ou autres cantons		1 4 5	9.43%
TOTAL		53	5	9.43%
septembre	Publics Privés Limousines Etrangers ou autres cantons		2 23 8 6 39	39.80%
TOTAL		98	39	39.80%
TOTAL TRIMESTRE		217	61	28.11%



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé
 Service du commerce

STATISTIQUES TAXIS - JUILLET A SEPTEMBRE 2010

Mois	Type	Nombre de contrôles	nombre d'infractions	Taux d'infractions
octobre	Publics		7	
	Privés		10	
	Limousines		1	
	Etrangers ou autres cantons			
TOTAL		31	18	58.06%
novembre	Publics		0	
	Privés		0	
	Limousines			
	Etrangers ou autres cantons			
TOTAL		0	0	#DIV/0!
décembre	Publics			
	Privés			
	Limousines			
	Etrangers ou autres cantons			
TOTAL		0	0	#DIV/0!
TOTAL TRIMESTRE		31	18	58.06%



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé
Service du commerce

Tableau récapitulatif

Mois	Nombre de contrôles	Nombre d'infractions	Taux
janvier	35	20	57.14%
février	123	98	79.67%
mars	757	103	13.61%
avril	41	11	26.83%
mai	80	24	30.00%
juin	49	6	12.24%
juillet	66	17	25.76%
août	53	5	9.43%
septembre	98	39	39.80%
octobre	31	18	58.06%
novembre	0	0	#DIV/0!
décembre	0	0	#DIV/0!
Moyenne	1333	341	25.58%



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des affaires régionales, de l'économie et de la santé
Service du commerce

Type d'infraction	Nombre d'infractions
Arrêt station TPU	19
Chauffeur non titulaire d'une carte professionnelle	7
Circulait avec des clients sans enseigne lumineuse sur le toit	1
Courtoisie	28
Quittance	9
Véhicule pas sécurisé et taximètre défectueux	1
Enseigne lumineuse pas en fonction	4
Exploitation sans autorisation et arrêt station TPU	1
Exploitation sans autorisation	133
Feuillet info	3
Franchissement ligne de sécurité LCR (pas LTAXIS)	2
L'entreprise a fait exécuter un transport par un chauffeur non détenteur d'une carte professionnelle	1
Limousine sur station TPU	1
Infractions à la LCR + OCR	1
N'a pas rejoint son lieu de stationnement	1
Pas carte pro	6
Pas tachygraphe	1
Proximité	7
Témoins lumineux	2
Refus de course	10
Stationnement station TPU	26
Propreté du véhicule	1
Pas de vignette	3
Véhicule non autorisé	1
Violation graves des règles de la circulation	1
Voie de bus	70
TOTAL	340

SCCIT

SOCIETE COOPÉRATIVE DE CONCESSIONNAIRES INDÉPENDANTS DE TAXIS
SCCIT - TAXIPHONE CENTRALE SA - 15, rue des Rois - 1204 Genève - info@hey-taxi.com

18 Février 2011

POSITION DES MP sur la refonte de la LTaxis du 21 janvier 2005 Présentation devant la Commission des Transports

Préambule

1. *Une nouvelle loi tous les 6 ans* : travaux de la Commission, faillite des entreprises, unanimité historique pour la loi 2005.
2. *Constat et motifs du DARES* : 1ère rencontre avec M. Unger 18 décembre 2007 houleuse, représentants MP tendus et agressifs - Inapplicabilité de la loi - Statistiques des plaintes.
3. *Position des MP* : toutes nos affirmations sont étayées par des documents disponibles.

Bref historique récent

1. *Entrée en vigueur de la LTaxis le 14 mai 2005 et changement de département fin 2005*
2. *Responsabilité de M. Bongard à la direction ad-intérim du SAP puis de M. Roulin début 2006* (Lette MP du 30 novembre 2009 avec copie à la commission des transports et aux partis)
3. *Dépôt du rapport RD 693 du CE au GC le 21 juin 2007* : Par M. Bongard. Assainissement du SAP et manque de ressources.
4. *Processus de consultation élargie* : 1er rapport CSPE 28 août 2007 - 2e rapport CSPE 18 novembre 2007 - consultation élargie 13 mars 2008 - exposé du projet MP à M. Unger en juillet 2008 - retour de consultation et rapport du 23 décembre 2008 (Lettre MP du 16 octobre 2010 à la CT)
5. *Dépôt du projet de loi Nidegger le 30 juin 2009.*
6. *Communication aux MP de l'avant projet du DARES en novembre 2009.*
7. *Manifestation des MP du 11 janvier 2010 et création des groupes de travail.*
8. *Communication aux MP du projet de loi du DARES le 21 septembre 2010.*

Constats

1. *Inapplication de la loi et ses conséquences* : Prolifération des taxis privés - responsabilité du DARES - Avertissements des commissaires sur le développement des ressources.
2. *Critiques à l'encontre des MP* : refus de courses (circulation, pics d'affluence, insécurité, impécuniosité, prestations particulières, chiens et dégâts dans les taxis, sièges enfants, cartes

de crédit, petites courses, extérieurs et limites de taxes, AIG), courtoisie, remise de quittances, absence de taxis à certaines heures, prix.

3. *Analyse des statistiques* : plaintes minimales à l'encontre des TPU - Plaintes TPC.
4. *Concurrence inexistante* : Plaidoirie pour un monopole

Projet de loi du DARES

1. *A mauvais diagnostic, mauvais remède* : point 2 préambule - point 3 historique - conclusion groupe de travail N° 4 et communiqué de presse séance plénière du 10 mars 2010.
2. *ALCP et LMI* : jamais reçu les justificatifs malgré les nombreuses demandes pour une vingtaine d'articles soi disant inapplicables - pas de dispositions légales sur le transport de personnes pour moins de 9 places dans la CE - pas de réciprocité entre les pays de la CE et à l'intérieur de ceux-ci - pas d'égalité de traitement.
3. *Projet confus et plus compliqué que la loi actuelle, règlement indisponible et forcément conséquent. Ressources encore plus importantes et nécessaires à la bonne application.*
4. *Centrale unique* : Déjà pratiquement une réalité par les lois du marché - loi inappliquée (centrales hybrides) - Avis de droit timide (pas de suppression des deux catégories malgré l'instauration d'un monopole).
5. *Accord des MP* : Une des conditions non remplie malgré cette ligne directrice.
6. *Développement des taxis privés* : En totale contradiction avec les préoccupations du législateurs depuis la libéralisation - Suppression illusoire de la bonbonne aux bleus.
7. *Cohabitation de deux catégories de taxis* : L'exception suisse - jurisprudence et monopole.
8. *Répartition géographique homogène* : Limitation des déplacements à vide - limites de taxes
9. *Complémentarité avec les TPG* : Absence de collaboration du DIM et la DGM.
10. *Limousines* : Une loi qui n'apporte que des contraintes et pas de contrôles des entreprises inconnues.
11. *Transporteurs non-genevois* : Concurrence déloyale - réintroduction des art. Rtaxis 26 et 27.
12. *Obligation d'un certain nombre d'heures de travail* : Au véhicule oui, pas au chauffeur.
13. *Obligation d'accepter toutes les courses, y compris de la centrale* : Impossible
14. *Relever les exigences de formation* : Oui
15. *Gestion des permis* : Lourdeurs administratives - Marché faussé - Pratiques européennes et autres pays dans le monde - Transmissibilité.
16. *Contrôles des montants de location* : Ingérence maladroite de l'Etat dans le développement économique du secteur - Entraves à la bonne marche des affaires - Location de plaque.
17. *Autorisations et cartes professionnelles* : Une seule catégorie, voilà une vraie simplification.
18. *Personne morale et exploitants d'entreprises* : Le dirigeant est déjà le répondant personnel devant la loi. Conséquences en cas de décès du dirigeant.
19. *Brigades des taxis* : Oui, mais...

20. *AIG, guichet multi-modal, parking pour transporteurs non-genevois* : Absence de collaboration avec les représentants de l'AIG. Gestion des taxis par l'AIG inacceptable.

21. *Suppression de la Commission de Discipline* : Aveu d'impuissance.

22. *Incitation à l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement* : Ingérable, inutile, coûteux et inefficace. (NY : 300 taxis verts par an = 1 % de la flotte de plus de 30'000 taxis - industrie automobile spécifique - véhicules deux fois plus polluants qu'en Europe - EU détaxe à l'achat et sur les carburants) (remarque de Mme Thorens CSPE 1er et 2ème rapport : "Ce service public ne sera cependant admissible, notamment d'un point de vue légal, qu'à la condition de l'existence d'un intérêt public prépondérant, à savoir la protection de l'environnement."

Projet de loi Nidegger

1. *Conserver l'essentiel de la loi actuelle* : Votée à l'unanimité du parlement avec l'accord historique de l'ensemble des MP toutes catégories confondues - Garder la même trame et donc tout le travail déjà fait par le SCom pour les supports et l'interprétation enfin maîtrisée.
2. *Une seule catégorie de taxis de service public* : La création d'un nouveau monopole d'Etat devrait permettre de remettre en question la jurisprudence et son interprétation de l'art. 27 de la constitution fédérale.
3. *Contrat de prestation et conséquences financières pour l'Etat* : L'Etat se concentre sur son rôle de régulateur et délègue une grande partie de la gestion administrative des taxis aux MP. - Soulager l'Etat de tâches administratives qui nécessitent des ressources qui font défaut.
4. *Centrale unique* : Dans le cadre du monopole d'Etat
5. *Cession des permis* : Retour à la transmissibilité - Décharge d'une gestion administrative lourde pour l'Etat - Transferts soumis à l'impôt - Mémoires CT loi 1979 clivage politique.
6. *Bail à ferme pour tous les exploitants* : Autoriser la location de plaques.

Conclusions

1. *La loi de 2005 doit être conservée et améliorée* : Le projet du DARES ne peut être accepté par les MP et provoquera de forts troubles à courts termes - Une loi tous les 6 ans, ce n'est pas raisonnable et les effets sont dévastateurs tant pour le public que les professionnels ou les autorités.
2. *Avoir le courage de remettre en question la jurisprudence en supprimant définitivement l'exception suisse des deux catégories de taxis à la base de tous les maux. A défaut, toilettage de la loi sur la base du projet Nidegger.*
3. *Importance de travailler sur la base du projet Nidegger* : Enorme gain de temps - Assurance du soutien des MP - refonte légère mais importante - simplification.
4. *Rôle régalién de l'Etat* : Assurer le bon fonctionnement d'un service public - Non ingérence dans la gestion économique du secteur pour permettre le développement de l'offre et de la qualité des services - Délégation de tâches par contrat de prestation.
5. *Honnêteté intellectuelle des commissaires* : Large documentation prouvant le bien fondé de la position des MP - gros travail en perspective.
6. *Disponibilité permanente du représentant des MP* : A n'importe quel moment pour répondre à toutes les questions ou participer à des débats.

Association de défense des intérêts
Des Chauffeurs de taxis (ADICT)

ANNEXE 3

La commission Parlementaire de transport
République et Canton de Genève

Genève, le 12 avril 2011

Concerne : Notre Position sur
Les Projets de la loi PL 10697 et PL 10513

Monsieur Le Président,
Mesdames, Messieurs Les Députés,

Bonjours,

Nous vous remercions pour les efforts que vous déployez à résoudre une fois pour tout, le problème récurrent de taxi à Genève et aussi de nous avoir donné cette opportunité de nous exprimer et apporté notre contribution à ce sujet qui nous concerne directement. Nous vous en sommes très reconnaissants.

En tant que chauffeurs de taxi, nous ne connaissons pas grande chose sur l'aspect juridique. Donc nous concentrerions notre avis sur l'aspect purement pratique et sur notre expérience de métier. A vous de juger et de voir ce qui est légalement possible ou pas.

Nous reconnaissons volontiers les dysfonctionnements avec notre profession. Nous n'avons pas tous les solutions pour y remédier. Nous félicitons tous ceux

qui ont travaillé pour proposer ces projets de loi, même si nous ne sommes pas en accord avec certains de ses contenus

Il nous est difficile de concevoir des solutions à ces dysfonctionnements sans tout d'abord reconnaître et éliminer les causes. Si la vision de taxi de demain digne de notre canton doit avoir une chance d'aboutir, il ne faut pas refaire les mêmes erreurs que dans le passé. Il nous semble que le projet de loi que nous avons lu nous plongerait tout droit dans cette hypothèse une fois de plus.

Premièrement, nous déplorons le fait que ces projets de loi ne consacrent même pas un article sur les problèmes quotidiens rencontrés par les chauffeurs dans l'exercice de leur travail. Cet oubli volontaire ou involontaire à lui tout seul résume parfaitement la place de ces hommes et femmes qui font ce métier au cœur des préoccupations de tous, les gouvernements successifs, la population en générale et au cœur même de la profession, ceux qui sont sensés les représenter.

Le problème de taxi à Genève est complexe mais pas si complexe qu'on le prétend. Il suffirait d'une volonté politique forte sans égard aux intérêts particuliers quelconques pour les résoudre.

Les points essentiels qui nous préoccupent en particulier :

1. La grande innovation de ces projets, « La Centrale Unique »
2. Problèmes évoqués pour justifier sa création
3. La condition de travail des chauffeurs de taxi.
4. Des probables suggestions pour améliorer le taxi à Genève

Centrale Unique

L'idée d'une centrale Unique est contraire au bon sens et à toute logique économique même s'il a reçu un avis favorable d'un Professeur de droit. Les monopoles commerciaux quelque soient sa nature n'a jamais avantage les consommateurs. Il n'est pas bénéfique aux clients contrairement à ce qu'on fait croire. Oter le choix aux gens qui ne seraient pas satisfaits des services de cette centrale ne peut pas être considéré comme bon pour le client et il n'y a pas la moindre garantie que le but cherché sera atteignable. Seule la concurrence saine peut garantir un service de qualité. Il n'est pas non plus acceptable à la grande majorité des chauffeurs de taxi, Jaunes et Bleues inclus. Il supprimerait purement et simplement notre indépendance qui est le principe de base de notre métier. Jusqu'à présente, la seule moyenne à notre disposition pour lutter contre les abus des centrales peu scrupuleux est de pouvoir changer et d'aller voir ailleurs. Une centrale unique ne favorise pas l'emploi non plus. Il détruirait plus d'emplois existants dans le secteur qu'il en créerait.

Des lors, nous demandons à qui profiterait une centrale unique ? la réponse est claire. C'est uniquement celui qui se verrait attribuer la concession. Nous pensons que tout ça est motivé par l'intérêt purement autre que le bien de clients. Le fait de vouloir à tout prix avoir l'obligation d'y affilier montre qu'on veut tout verrouiller pour s'assurer un maximum de profit. Pourquoi pas une centrale unique à but non lucratif avec la même condition moyennant un abonnement annuel par chauffeur de 600 à 1000frs maximum. Il sera suffisant pour couvrir le frais annuel d'une centrale et qui remplirait les tâches préconisées. Vous verrez que la motivation, l'engouement et cet acharnement ne seraient plus les mêmes. Il n'est pas acceptable d'imposer et faire subir tout aux gens juste pour satisfaire l'intérêt individuel. La population et la profession de taxi ne doivent pas être prises en otage.

Nous sommes opposé à l'idée d'une Centrale Unique et les raisons évoqués pour justifier sa création. Nous pensons qu'en mettant de telles contraintes justes

pour le seul privilège d'usage accru de domaine public, on va provoquer une désaffectation totale de taxi A et un flux massif vers le taxi B. Les Taxi B ne seront plus intéressés de payer pour entrer en taxi A. Qui va payer presque 83,000frs pour signer son arrêt de mort professionnel ? Puisque son indépendance est compromise, le Taxi A n'intéresserait plus personne. Malgré la tentative de Ltaxi d'arrêter la prolifération des Taxis bleues, les nombres de ceux qui ont choisi cette option ne cesse de s'accroître. Ça ne nous a pas appris la leçon. Vous imaginez ce qui arrivera si le taxi A devient moins intéressant. On va se trouver avec une demande très importante d'annulation de taxi A. Comment aller-vous faire pour payer le montant compensatoire ? C'est l'effondrement de tout le système. Si le nombre de Taxis B est illimité, il sera forcément plus difficile à contrôler que la situation actuelle et les services aux clientèles plus que jamais médiocres. On parlera plus de qualité. Je vous en supplie, Messieurs et Mesdames les députés, ne laissez pas détruire cette noble profession, notre métier que nous aimons. D'ici deux ans, on va constater qu'une fois de plus on se tromper gravement et on pencherait de nouveau à un autre projet de Loi. C'est le gaspillage de votre temps, de l'énergie et d'argent des contribuables. Même si le monopole d'état et une centrale unique sont juridiquement possible, parfois le bon sens vaut mieux que tout l'avis juridique de monde. Genève en tant que canton est-il vraiment prêt à absorber un nombre illimité de taxis avec tous les problèmes sociaux que ça implique ? Nous ne croyons pas. Alors il faudra tôt ou tard trouver un moyen de contrôler sa prolifération avant que ça devienne trop tard.

Au lieu d'un prestataire de services comme préconisent les projets de loi, constituer une commission exécutif pour gérer le taxi, à notre avis sera une meilleure idée. Il sera composé de 6 à 8 personnes par exemple, un policier, un fonctionnaire de département, un représentant de l'office de tourisme, de l'hôtellerie, de l'association des consommateurs et 3 chauffeurs de taxi élus pour

quatre ou cinq ans par les chauffeurs eux-mêmes. Leur mandat sera limité à deux termes. Ne sera pas éligible dans cette commission, des personnes morales qui emploient plus de deux chauffeurs pour éviter le conflit d'intérêt. Les membres seraient indemnisés par la profession. Leurs taches consisteraient entre autre :

1. Assurer un service de qualité pour la population genevoise.
2. Etre le seul interlocuteur avec l'état.
3. Stricte supervision de Centrales d'appel de courses.
4. Organiser l'assemblée générale obligatoire, préparer le rapport annuel, rapport de gestion et financier et organiser des votations.
5. Rendre compte régulièrement à l'état dans l'année du progrès et exposer les problèmes éventuels.
6. Organiser des cours civique annuel pour tous les chauffeurs et organiser l'examen d'entrer dans la profession tous les quatre ans.
7. Négocier les assurances sociales (chômage, perte de gains etc.).
8. Gérer les plaintes de clients et infliger des mesures disciplinaires bien dissuasives à l'encontre de chauffeurs malveillants.
9. Négocier un régime fiscal pour la profession avec le département responsable.
10. Défendre l'intérêt de la profession en générale.
11. Rédiger une campagne d'information pour les touristes et la population à distribuer dans les hôtels, les taxis, l'aéroport, la Gare etc.
12. Veiller que toutes les décisions de haute importance prises par la commission obtiendrait l'approbation par plus de 50 % . des chauffeurs et si une initiative s'impose, de veiller à son bon déroulement etc.

Problèmes évoqués pour justifier une centrale unique

- **Course non acceptées** : La principale cause de refus de course, c'est la distance et la circulation à une très grande majorité des cas. Il n'est pas possible de placer un chauffeur de taxi devant chaque maison. Quand un chauffeur reçoit une course, son premier réflexe c'est de voir son positionnement par rapport du lieu d'appel et la circulation. S'il estime qu'il ne dispose pas le temps nécessaire, et surtout s'il a en tête la dernière fois qu'il a été en retard, l'impatience de client, les insultes qu'il a reçues et la réprimande de sa centrale, il ne va pas accepter la course. Selon l'endroit où le chauffeur se trouve, il n'est pas possible d'accepter des courses parfois même à cent mètre de lui parce qu'il n a plus la possibilité de bifurquer ni à droite ni à gauche ni de retourner en arrière. Aussi la possibilité de fausse course faite qu'il ne peut pas accepter les courses à certains endroits puise que les clients prennent le premier taxi qui passe. Les patrons de bistrot qui se plaignent de ne pas trouve de taxi, ne font pas l'effort pour que le chauffeur trouve son client à l'arriver et ne prévoir aucune compensation pour le chauffeur qui se déplace en dehors de la ville. C'est une évidence qu'un chauffeur de taxi qui a fait fausse course deux fois à Hermance par exemple, ne va plus aller la troisième fois. Donc on ne peut pas s'étonné que ces courses ne soient pas souvent acceptées. Il y a beaucoup d'autre raison pour justifier le refus de course que nous ne pouvons pas malheureusement toute évoquer ici. Ce n'est pas logique que des chauffeurs de taxi qui sortent de chez eux pour aller travailler refusent un nombre important des courses sans justification. Nous ne disons pas que des refus injustifiés n'existent pas, mais c'est infiniment négligeable. Ces problèmes pourraient même ne plus être si les clients et les centrales montrent un peu plus de considération à l'égard de chauffeur de taxi en donnant plus de marge de manœuvre en temps et patience. Une centrale unique n'y changerait rien. Accabler un chauffeur pour quelques minutes de retards vu la circulation actuelle est tout

simplement inhumain. On ne peut pas donner un rasoir à quelqu'un pour couper un arbre.

La comparaison faite avec Lausanne n'est pas juste. Lausanne est une ville et pas un canton comme Genève. Le nombre de taxi est nettement inférieur et tout se concentre sur la ville uniquement. Si on dit qu'une centrale unique fonctionne bien pour la totalité de canton de Vaud ou si on proposait une centrale unique pour Meyrin uniquement, ou pour Versoix par exemple, là la statistique sera alors juste, mais pour Genève en tant que canton, nous n'y croyons pas. Il faut savoir que des taxis en provenance des autres villes de canton de Vaud n'ont pas le droit de travailler à Lausanne. Les taxis à Lausanne travaillent tous en ville sur le même pied d'égalité. Le chauffeur de taxi est indépendant en n'a pas de salaire. Il doit travailler de manière à pouvoir s'en sortir à la fin de mois. Il n'y a pas de compensation pour combler le manque à gagner pour le chauffeur qui la centrale obligerait d'aller se positionner à l'endroit où il risque d'avoir une ou pas d'appel toute la journée ou ceux qui se verront lésés dans l'attribution des courses.

- **Manque de taxi à certaines heures** : N'oublions pas qu'un chauffeur de taxi est un citoyen comme un autre qui a ses responsabilités familiales et aussi ses factures à payer à la fin de mois. Il se doit de gagner sa vie. Un rééquilibrage entre la satisfaction de ses clients et sa vie personnelle n'est pas impossible. D'ailleurs la grande majorité de ces problèmes entre le métier de taxi et la population viennent de ce manque de considération. Le chauffeur de taxi est considéré comme un citoyen de deuxième classe, les voyous, le mouton noir de la République (même s'ils ne sont pas tous noirs), qui doit être aux services de tous et à tout moment et qui doit au même temps accepter leur mépris en gardant le sourire. D'un côté, il doit respecter strictement un limite de temps de travail imposé par l'OTR et de l'autre côté on lui reproche de vouloir

capitaliser les périodes productives. La chose la plus simple à faire dans ce cas ne serait-il pas de valoriser ces horaires en les rendant plus attractives ? La centrale unique même avec tout le pouvoir de contrainte que vous voulez bien lui accorder ne parviendra jamais à obliger les gens à travailler la nuit avec les risques que ça implique s'ils ne le souhaitent pas.

- ***Une centaine de taxi en disponibilité très limitée*** : Si on constat une telle indisponibilité non justifié, le permis peut être révoqué et octroyé à quelqu'un d'autre prêt à travailler. La liste d'attente est longue. On ne peut pas utiliser un tel argument. On n'a pas besoin d'une centrale unique pour ça puisque on pourrait facilement voir l'indisponibilité d'un taxi par les centrales existantes. Il sera tout simplement mit dans l'obligation d'informer qui sera imposé aux centrales de courses. D'un côté, on pourrait aussi dans le cas strictement humanitaire envisager de donner la possibilité à un chauffeur de louer son taxi à un autre chauffeur indépendant en cas de maladie prolongée comme assurance perte de gains vu que la plupart de chauffeurs ne peuvent pas se permettre d'en avoir. Passé les 40 ans, il est très difficile de contracter l'assurance perte de gains pour un chauffeur de taxi. Tout le monde y trouverait son compte.
- ***Un taux d'affiliation trop modeste*** : La majorité de chauffeurs de taxi qui ne sont pas affiliés à une centrale ne le fait pas par plaisir. C'est plutôt par dégoût. Un chauffeur taxi a besoin d'une centrale, mais des pratiques peu scrupuleux des centrales le poussent à vouloir travailler sans, malgré la manque à gagner. S'il y avait une concurrence saine, minimum 5 centrales de courses, nous croyons que moins de 1% des chauffeurs choisiraient de travailler sans centrale. La comparaison faite avec la centrale unique de Lausanne n'est pas justifiée. Il faudra plutôt chercher à les protéger contre ces pratiques. Par exemple le prix exorbitant et l'inégalité dans l'attribution

des courses. Le saviez-vous qu'un chauffeur de taxi affilié doit céder jusqu'à 10% de prix de course payée par bon à la centrale ? En d'autre mot, il doit payer pour offrir du crédit.

- ***Des problèmes au niveau de l'acceptation des cartes de crédit et de la proposition systématique des quittances*** : Tout le monde sait que le paiement par carte de crédit à un coût. Les compagnies de carte de crédit, Visa, Américan Express, MasterCard etc., prennent une commission pour chaque transaction. Les compagnies qui louent les terminaux de paiement doivent aussi être payées aussi. Tout ça à la charge de chauffeur. Les autres commerçants répercutent ces coûts sur leur prix de vente avant de les afficher. Les chauffeurs de taxi n'ont pas cette possibilité. Il est compréhensible que la plupart ne souhaitent pas supporter ces coûts ? Pour les inciter à accepter le paiement par carte de crédit et de se munir de ces appareils les coûts pourraient être comblé par une inscription dans la Loi d'une surtaxe de 5% sur le paiement par carte de crédit et inclus sur la feuille d'information.

Le chauffeur doit certainement proposer une quittance à son client et lui en donner s'il le veut, mais il ne peut pas obliger un client qui n'en veut pas de l'accepter ni de le garder contre son gré dans son véhicule le temps de l'écrire.

- ***Des problèmes au niveau de comportement et de l'accueil*** : Je suis d'accord qu'il y des comportement totalement inadmissible de certains chauffeurs comme parler aux téléphones pour plus de 30 secondes pour un discussion de l'ordre privé avec le client abord, écouter de la musique fort ou la radio sans qu'il soit le client qui en demande ou encore fumer etc. C'est la que la formation de civisme obligatoire pour les chauffeurs récalcitrants devienne nécessaire. Une centrale unique sans cette formation ne changerait rien. Les

comportements de certains clients sont aussi à déplorer dans cette histoire. Pour certaines personnes, le chauffeur de taxi n'a même pas le droit fondamental de respect. Le fait qu'ils paient un service ne leur confère pas tout le droit sur un chauffeur. Nous allons tous chez notre coiffeur, dentiste, médecin etc., le fait de payer pour ses services ne nous autorise pas à lui parler n'importe comment ou encore faire n'importe quoi. En quoi serait-il différent pour un chauffeur de taxi ? Le respect et la courtoisie sont des valeurs très importants et réciproques pour tous. Nous aimons notre métier et nous aimerions pouvoir le faire dans la dignité comme tout le monde.

Problèmes de chauffeurs de taxi

1. Le métier de chauffeur de taxi est un travail dangereux et contraignant surtout la nuit. Nous avons besoin d'être protégés dans notre travail. Replacer le client au centre de préoccupation est bien et dans la bonne direction. Mais ça ne suffit pas à résoudre tous les problèmes. Il ne faut pas oublier de garantir une bonne condition de service aux chauffeurs qui sont confrontés quotidiennement aux diverses difficultés comme les insultes, agressions, stress, danger de la route, les patrons peu scrupuleux qui les exploitent. Tout ça dans l'indifférence totale. La situation fait que les chauffeurs de taxi se sentent abandonnés à son triste sort. Ils deviennent agressifs et susceptibles de réagir à la moindre provocation. Il faut absolument reconnaître et adresser ce problème.
2. Le monde n'est pas habité que par des anges. Il est évident que quelqu'un qui donne un billet de 1000frs, 200frs ou 100 euro à 4h de matin pour une course de 20frs ne souhaite pas payer sa course, c'est une astuce bien connue des petits malins. Il y a aussi le problème de fausse monnaie à prendre en compte. Nous savons qu'il y a souvent de l'agression dans le taxi pour l'argent. Donc question de sécurité, un

chauffeur de taxi ne peut pas ou plutôt ne doit pas garder beaucoup d'argent sur lui. Il sera souhaitable que le client prenne en considération cette réalité et faire le nécessaire pour avoir de l'argent adéquate avant de prendre le taxi ou au moins avoir l'obligeance d'informer le chauffeur préalablement s'il a de gros billets pour payer sa course. Hormis de cette information préalable, il n'encombrera pas aux chauffeurs de trouver la monnaie si elle dépasse par quatre fois le montant de la course. C'est le cas dans plusieurs pays. Cette solution n'est il pas envisageable ? Même choses pour le paiement en euro. La monnaie d'échange en suisse est le franc. L'acceptation ou pas de monnaie étranger ne doit pas être obligatoire comme c'est le cas actuellement mais optionnelle. Si le client souhaite payer sa course en monnaie étrangère, que le chauffeur puisse avoir le choix d'accepter ou de refuser avant d'entamer la course, c'est aussi le cas dans d'autres pays. Rendre la monnaie en euro est toujours un casse tête. Si on rend la monnaie pour 100 Euro en franc Suisse à 3 heures de matin on n'a plus la monnaie pour continuer à travailler, ni la possibilité de changer de l'argent. C'est une situation très délicate qui provoque souvent des conflits. Le devoir d'informer le taxi si le client va payer sa course avec un gros billet, en monnaie étranger ou la carte de crédit, éviterait bien beaucoup de disputes. Mieux vaut prévenir que guérir.

3. La sécurité reste le problème majeur de chauffeur de taxi. Nous savons très bien qu'il n'y a pas de sécurité absolue. Mais un minimum de sécurité et parfaitement possible. Un mini caméra comme la webcam installée dans le taxi sera un atout important. La technologie nous permet aujourd'hui d'avoir ce type d'utile à moindre coût. Pourquoi ne pas en profiter ?
4. Le vomissement dans le véhicule de taxi par les clients qui abusent trop d'alcool à lui toute seule décourage un bon nombre de chauffeur à

travailler la nuit. Il faut savoir qu'un incident de cette nature coûte en moyen entre 700frs et 1000frs minimum au chauffeur, s'il trouve un nettoyeur dans le 12 heure qui suit. Ça peut aller jusqu'à changer les banquetts entières s'il ne trouve pas un garage spécialisé dans ce type de nettoyage dans les 24 heures et si l'odeur s'imprègne. En prenant en compte les jours d'immobilisation de véhicule et le frais de nettoyage ou l'éventuel remplacement des banquetts, une indemnisation pourrait être défini par la loi et clairement afficher dans la feuille d'information destinée aux clients et aussi en informer la police qui sont souvent sollicités dans ce cas. Ceci est très important.

5. Le devoir de respect et de courtoisie ne peut pas être à sens unique. La réciprocité est essentielle pour l'intérêt de tous et l'harmonie.
6. On demande aux chauffeurs de taxi de payer un impôt sur le tourisme pour en suite distribuer les billets de bus gratuit aux touristes. On sait que les touristes représentent un part important de notre métier. Quelle est la logique derrière cette pratique ? Nous ne croyons pas vraiment que les gens qui arrivent à Genève viennent parce qu'il ont le transport gratuit ? Nous préférons que ça soit nos aînés et nos enfants qui en bénéficient plutôt que des touristes pour qui ça ne changerait rien. En d'autres mots, nous sommes obliger de payer d'impôt spécialement pour détruire notre travaille. Pour nous, c'est trop injuste.

Nos suggestions qui pourraient être utile pour améliorer les conditions de taxis.

1. Le taxi bien qu'un métier artisanal et indépendant est souvent considéré comme service publique. Contrairement aux autres services publics, il ne bénéficie d'aucune protection sociale. Nous souhaiterions que cette situation soit prise en compte.

2. Pour l'intérêt de la profession, organiser un assemblé général annuellement pour discuter les problèmes de taxi et trouver des solutions avec la participation de l'ensemble de la profession pourrait nous aider dans la recherche de qualité.
3. L'accueil est par fois très médiocre. Pour palier à ce manquement, l'obligation de suivre un cours civique et communication d'une demi-journée organisée par la profession chaque année ne feront pas de mal.
4. La discipline et la politesse ne sont pas toujours les points fort de certains chauffeurs. Pour instaurer la noblesse de notre métier, on doit pouvoir identifier les mauvais arbres et appliquer la sanction adéquate et les cas de multi récidives serraient exclues de la profession. Tous ceux qui constamment nous donnent des mauvaises images, doivent trouver un autre métier.
5. Pour adresser le problème de désaffection et réconcilier la profession de taxi avec la population, une campagne d'information destinée aux clients pourrait nous aider. Reste à voir sous quelle forme, publicitaire peut-être.
6. Réguler le nombre de nouveaux entrés dans la profession par rapport au nombre de départ pour trouver une certaine stabilité. Un examen d'entrer tous les quatre ans sera peut-être envisagé.
7. Pour adresser le manque de taxi la nuit, la solution reste la valorisation. Nous savons tous que le risque lié avec le travail de nuit est trop élevé. Pour inciter les chauffeurs à prendre ce risque, un tarif 3 pour la nuit de 20h à 7h sera le bien venu. Il faut éviter de croire que le chauffeur qui ne veut pas travailler la nuit le fait par paresse ou par confort. Un père de famille ou n'importe quelle personne responsable n'aimerait pas risquer l'agression ou même sa vie s'il ne trouve pas un intérêt motivant.
8. Le coût de la vie a considérablement augmenté ces dernières années. Le prix d'essence s'est envolé. Le tarif de taxi est resté le même depuis.

Portant nous sommes aussi confronté en première ligne à cette réalité au quotidienne et personne ne le remarque. Nous ne souhaitons pas une augmentation de tarif de taxi par kilomètre surtout la journée. Par contre certaine modification peut aider les chauffeurs à faire face sans bouleverser le prix et pénaliser la population. Par exemple, Les modifications susmentionnées pour la nuit. Le tarif 2 pour samedi et dimanche et jours fériés, modification de tarif de bagage par rapport au poids; de 5kg à 20kg au lieu de 30kg actuellement à 1.50frs, plus de 20kg à 3frs et un total de 60kg au lieu de 75kg à 3frs chaque ou dès le 4ème bagage de taille moyenne.

9. Trouver un taxi 24h/24 quelque soit l'endroit dans le canton serait l'idéal pour tout le monde et c'est tout à fait réalisable si on peut encourager les clients de s'y prennent en avance et de ne pas attendre au dernier moment pour appeler son taxi. Ceci donnerait un temps de manœuvre aux chauffeurs de taxi et pourrait considérablement améliorer la situation.
10. Il faut savoir que se déplace pour un client en ville et en dehors de la ville sans le trouver sur place est une perte sèche pour le chauffeur. Il est tout à fait compréhensible que beaucoup n'aime pas aller si loin pour rien, spécialement la nuit. Il serait souhaitable de trouver une solution à ce problème. Par exemple, demander une sorte de garantie à celui qui appel le taxi que le chauffeur trouverait son client sur place à l'arrivé ou prévoir une compensation pour un montant fixe, définit par la loi dans ce type de situation surtout quand c'est répétitive.
11. Le taxi n'est ni une banque, ni un bureau de change. Il est très important de légiférer sur ce point vu que c'est l'une des causes principales de conflit entre le client et le chauffeur.
12. Nous sommes ravi que l'idée de couleur unique soit abandonnée. Cette idée n'apporte rien de plus à la population. Au contraire ça va entraîner

une diminution de la qualité du véhicule. Aujourd'hui un chauffeur de taxi peut utiliser sa voiture pour ses besoins privés. Demain il sera obligé d'acheter une autre pour sa famille, résultat, plus de pollution et des coûts inutiles. La population genevoise a toujours su trouver leur taxi avec le bonbon sur le toit sans le moindre problème depuis le temps. La personne qui ne voit pas le bonbon sur le toit ne verra pas la couleur unique non plus, car il serait tout simplement aveugle. La qualité de taxi actuellement est une fierté pour Genève. Les visiteurs et les touristes nous félicitent souvent pour ça et nous en sommes fières. Au lieu de couleur unique, l'état devrait mettre l'effort sur les voitures propres, pour que d'ici dix ans tout le taxi soit au vert.

En conclusion

Notre métier de chauffeur de taxi est un métier noble. Nous pouvons retrouver sa noblesse en évitant de faire les mêmes erreurs que dans le passé. La situation honteuse dans laquelle se trouve la profession aujourd'hui est le résultat de plusieurs années de négligence et de politique de laissez faire et favoritisme. Nous plaçons beaucoup d'espoir dans l'effort entrepris par vos soins pour améliorer la situation qui mérite le salut de tous. Nous les chauffeurs, ont assez de subir car nous sommes les premiers concernés dans ces confusions. Nous souhaitons plus que tout que ça change. Quand il y a de la bonne volonté, il y a toujours un moyen pour arriver.

Nous vous souhaitons un bon travail et vous prions de croire, Mesdames et Messieurs les Députés, en l'expression de nos sincères salutations.

Valentine Nwokeji

Pour l'Association de défense des intérêts

Des Chauffeurs de taxis (ADICT)

Genève, date du timbre postal

A l'attention des titulaires d'autorisations de taxis de service public (TPU) à Genève

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la mise en place de notre programme « Well'Pax », destiné à l'amélioration de la qualité et des services délivrés aux passagers et usagers de l'Aéroport International de Genève (AIG), nous prenons l'initiative, en collaboration avec le Département de l'économie et de la santé - direction générale des affaires économiques, et l'Institution commune des taxis et limousines d'associer les taxis genevois à cette ambitieuse démarche.

En effet, nous proposons à chaque titulaire d'autorisations de taxis de service public, sur une base volontaire, d'adhérer au concept de qualité énoncé dans la « Charte à l'usage des titulaires de plaques de taxis (TPU), respectivement chauffeurs de taxis de service public opérant à l'Aéroport International de Genève ».

A noter que l'adhésion à cette charte, par le biais du titulaire d'autorisations de taxis de service public, implique que l'ensemble des chauffeurs liés à l'exploitation du taxi concerné respecte les principes et règles énoncés. Il est en effet du devoir du signataire d'informer ses collaborateurs de l'obligation précitée.

La charte dûment signée doit être déposée personnellement par le titulaire d'autorisations de taxis de service public d'ici le 31 octobre 2008 directement au guichet TAXI de l'aéroport, niveau arrivée, aux heures d'ouverture suivantes : tous les jours de 10h00-12h00 et de 15h00-17h00.

En contrepartie de cet engagement, l'AIG remet gratuitement – par le biais du guichet TAXI de l'aéroport et sur présentation d'une pièce d'identité du titulaire d'autorisation(s) – une vignette 08/09 pour chaque véhicule taxi concerné. Cette vignette autocollante est à apposer de manière visible sur la vitre arrière latérale droite du véhicule.

Nous insistons sur le fait que l'engagement proposé par l'Aéroport International de Genève vise une amélioration de la qualité au travers d'une action incitative et facultative et non pas contraignante et obligatoire.

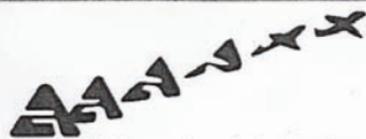
Par ailleurs, nous nous engageons d'informer (via notre site Internet et par la distribution de dépliants) notre clientèle de l'existence de la charte et à lui recommander l'utilisation des taxis munis de la vignette autocollante « TAXI Genève-Aéroport ».

Vous remerciant par avance du bon accueil que vous voudrez bien réserver à cette charte, nous nous réjouissons de votre adhésion spontanée et enthousiaste et vous présentons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Robert DEILLON

Directeur général

Annexes : Charte + dépliant « flyer » actuel



Aéroport International de Genève

**Charte à l'usage des titulaires de plaques de taxis (TPU),
respectivement chauffeurs de taxis,
opérant à l'Aéroport International de Genève**

L'Aéroport International de Genève tient à offrir à ses clients/passagers une garantie de service et de confort lors de leurs déplacements en taxi.

A cette fin, la présente charte énumère les points essentiels demandés aux titulaires de plaques de taxis (TPU), respectivement chauffeurs de taxis, opérant à l'Aéroport International de Genève:

- adopter une tenue correcte et un comportement courtois et aimable envers la clientèle ainsi qu'à l'égard du personnel du site de l'aéroport
- accepter une course, même dans le périmètre proche de l'aéroport
- accepter les principales cartes de crédit internationales
- être capable de comprendre les rudiments d'anglais afin d'assurer une course
- accepter une course avec enfants et prendre les mesures nécessaires afin de mettre à disposition gratuitement un siège par enfant transporté
- garantir la propreté et le bon état des véhicules
- être équipé d'un équipement hivernal adéquat pour les courses en stations durant la période hivernale
- proposer systématiquement une quittance en fin de course

En contrepartie de la signature et du respect des points énoncés par la charte, l'Aéroport International de Genève s'engage à recommander à ses clients/passagers l'utilisation des taxis munis de la vignette autocollante « TAXI Genève-Aéroport ».

* * *

Aéroport International de Genève

Titulaire des autorisations (TPU) :

M. Robert Deillon
Directeur

Nom : _____

Prénom : _____

Lieu, date : _____

Signature : _____



Ming Halpérin Burger Inaudi

Avocats au Barreau de Genève

Ariel R. Bernheim
Fondateur (1930-1989)

Hans-Ulrich Ming

Michel A. Halpérin
Ancien Bâtonnier

Dominique C. Burger
Ancien Bâtonnier

Matteo Inaudi

David Bitton

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

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

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

Pierre Fauconnet

Catherine Ming
Médiatrice FSA

Anouchka Halpérin

Paul Hanna

Valérie Défago Gaudin
Docteur en droit

Zena Goossens-Badran
Dipl. I.E.J. Genève

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

Sélina Müller

Monsieur Pierre-François UNGER
Conseiller d'Etat
**Département des affaires
régionales, de l'économie et de la
santé**
Rue de l'Hôtel-de-Ville 14
Case postale 3984
1211 Genève 3

Par courrier et courriel

Genève, le 19 décembre 2011

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

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier du 25 novembre 2011 par lequel vous avez requis un complément à l'avis de droit que je vous ai livré le 2 mars 2010 relatif à la faisabilité d'un monopole des taxis genevois.

Vous avez souhaité avoir une réponse aux deux questions suivantes :

1. Le PL 10697 tel qu'amendé à ce jour par la Commission des transports peut-il prévoir, outre la catégorie unique de taxis, un numerus clausus et avoir des chances de passer la rampe du Tribunal fédéral s'il devait être attaqué sur ce point, eu égard à l'augmentation en nombre et en qualité des obligations de service public prévues ce jour par le PL ?
2. Si la réponse à la question 1) met en évidence l'inexistence de toute chance (ou du moins de très maigres chances) de passer la rampe du TF, quelles mesures pourraient être prévues par le PL pour réguler le nombre de taxis dans le respect du droit supérieur ?

5, avenue Léon-Gaud
1206 Genève, Suisse

T +41 (0) 22 839 70 00

F +41 (0) 22 839 70 07

mail@avocats.ch

www.avocats.ch



Avant de traiter les points soulevés par ces questions (II.), je ferai état de la jurisprudence rendue depuis mon dernier avis de droit (I.). Mes conclusions figureront sous chiffre III.

I. LA JURISPRUDENCE RENDUE APRÈS MARS 2011

1. Le Tribunal fédéral a, depuis mars 2011, rendu trois séries d'Arrêts dans le domaine des taxis. Ces décisions ne concernent pas directement la problématique du *numerus clausus*. En revanche, ils vont dans le sens des conclusions de mon avis de droit du 20 mars 2010.
2. Le 17 mai 2011¹, le Tribunal fédéral a rendu deux Arrêts procédant au contrôle abstrait de l'ordonnance de la Ville de Zurich sur les taxis.
3. Dans ces décisions, il a considéré que l'instauration d'un tarif minimal ne se justifiait pas², de même qu'il a rejeté que des conditions d'accès au marché fondées sur une préférence locale soient maintenues³. Enfin, le principe d'un allègement de la taxe due par les taxis respectant un certain standard écologique a été admis au regard du principe de l'égalité de traitement⁴.
4. Le 18 juin 2011⁵, le Tribunal fédéral a examiné l'Arrêté du Conseil d'Etat genevois du 19 mai 2010 relatif à la fixation de la taxe unique versée pour l'octroi d'un permis de service public ainsi que du montant compensatoire perçu pour l'annulation d'un permis de service public en application de la Loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005⁶.
5. Sans trancher la question de savoir si la taxe, dont l'objectif est de favoriser une rotation dans le respect du contingentement cantonal existant, constitue une taxe d'orientation ou un impôt d'affectation⁷, le Tribunal fédéral a relevé le défaut de base légale

¹ Arrêts du Tribunal fédéral 2C_804/2010 et 2C_940/2010 du 17 mai 2011.

² Arrêt du Tribunal fédéral 2C_940/2010 du 17 mai 2011, consid. 4.6.

³ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_940/2010 du 17 mai 2011, consid. 4.6.

⁴ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_804/2010, consid. 5.3.1.

⁵ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_609/2010 du 18 juin 2011.

⁶ RS/GE H 1 30 ; „LTaxis”.

⁷ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_609/2010 du 18 juin 2011, consid. 3.5.



formelle de celle-ci et a annulé l'Arrêté du Conseil d'Etat qui l'instaurait⁸.

6. Enfin, le 29 août 2011, le Tribunal fédéral s'est, à l'occasion de recours formés par des exploitants de taxis contre des décisions refusant le renouvellement de leur autorisation « A » rendue par la Commission administrative du Service intercommunal des taxis de l'arrondissement de Lausanne, prononcé sur les problématiques de l'obligation d'affiliation à une centrale d'appel, de l'obligation de se soumettre à une géolocalisation par satellite, de la liberté d'association négative, et du montant de la taxe due par les exploitants de taxis à la société concessionnaire⁹.
7. S'agissant de l'obligation d'affiliation, il a été admis que le bénéficiaire d'une autorisation de type A, par laquelle les exploitants de taxis bénéficient d'une autorisation d'usage accru du domaine public, puisse emporter l'obligation de s'affilier à la centrale d'appel unique :

« Imposer un central d'appel unique aux exploitants de taxis A avec abonnement obligatoire est proportionné aux buts d'intérêt public poursuivis. Ceux-ci ont le pas sur l'intérêt privé des exploitants de taxis désireux de jouir des privilèges de l'autorisation A (réputation commerciale, usage commun accru du domaine public, etc.), sans se soumettre à l'une des mesures essentielles destinées à mettre en œuvre ce système de quasi-service public dans la région lausannoise. »¹⁰.

8. L'obligation de s'affilier est vue ici comme une charge issue de l'avantage conféré par les privilèges découlant de l'autorisation A, notamment l'usage commun accru du domaine public.
9. Le Tribunal fédéral a, dans sa pesée des intérêts, accordé un poids particulier au fait que le retrait de l'autorisation d'exploiter – conséquence du refus de s'affilier à la centrale – n'équivalait pas à une interdiction de pratiquer la profession dès lors que les exploitants demeuraient libres d'intégrer le système moins contraignant des taxis B :

« Dans cette pesée des intérêts, il faut encore prendre en compte que le recours à un central d'appel unique pour les taxis A n'empêche pas un exploitant de recevoir des commandes directes de ses clients sur un téléphone portable et que, contrairement à

⁸ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_609/2010 du 18 juin 2001, consid. 4.2.

⁹ Arrêts du Tribunal fédéral 2C_116/2011, 2C_117/2011 et 2C_118/2011 du 29 août 2011, in SJ 2011 I 405.

¹⁰ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011, consid. 7.2.3, in SJ 2011 I 405.



ce qu'affirment certains recourants, le retrait de l'autorisation A n'équivaut pas à une interdiction d'exercer leur profession, dès lors que les exploitants restent libres d'intégrer le système moins contraignant des taxis B, qui ne leur impose pas de souscrire un abonnement à un central d'appel. »¹¹.

10. Cet élément est très important dans l'analyse qui suivra.
11. Le Tribunal fédéral a par ailleurs déclaré conforme à la Constitution un mécanisme de localisation des taxis par GPS, dans la mesure où cela sert à l'organisation et à la planification de l'activité de la centrale d'appel¹² de même qu'il a relevé l'absence de grief recevable au regard de la liberté d'association négative en relation avec l'obligation de s'abonner à la centrale d'appel¹³. Il a enfin constaté que l'état de fait était incomplet de sorte qu'il n'était pas en mesure de se prononcer sur le caractère prohibitif ou non de la contribution due à la concessionnaire gérant la centrale d'appel, tout en émettant de sérieux doutes quant à l'admissibilité d'un montant de l'ordre de 13% du chiffre d'affaires réalisé par un exploitant de taxis¹⁴.
12. Il est important de noter enfin que dans cet Arrêt, le Tribunal fédéral confirme en tous points sa jurisprudence récente :

« S'agissant de l'essence de la liberté économique prétendument violée (cf. art. 36 al. 4 Cst.), le marché des taxis A n'est pas entièrement libre en raison de l'usage commun accru du domaine public qu'il suppose (arrêt 2C_71/2007 précité, consid. 6.2; voir aussi: arrêt 2C_940/2010 du 17 mai 2011 consid. 4). De plus, le monopole sur un central d'appel créé et exploité par un organisme privé, qui n'est que restreint et laisse la place à une certaine concurrence, a déjà été jugé conforme à la Constitution (arrêt 2P.118/2005 du 8 décembre 2005 consid. 3.5, in: RDAF 2006 I 139), étant précisé que la création d'un monopole déroge nécessairement, à tout le moins en partie, au principe de la liberté économique (cf. art. 94 al. 4 Cst.; cf. ATF 128 I 3 consid. 3b p. 11; DAVID HOFMANN, La liberté économique suisse face au droit

¹¹ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011, consid. 7.2.3, in SJ 2011 I 405.

¹² Arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011, consid. 8.4, in SJ 2011 I 405.

¹³ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011, consid. 9.3, in SJ 2011 I 405.

¹⁴ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011, consid. 10.3, in SJ 2011 I 405.



européen, thèse Genève 2005, p. 83 s.). Il y a donc lieu de rejeter ce grief. »¹⁵.

II. LES QUESTIONS SOULEVÉES AU REGARD DE L'ADMISSIBILITÉ D'UN NUMERUS CLAUSUS DES TAXIS GENEVOIS SACHANT QU'IL N'EXISTE QU'UNE CATÉGORIE UNIQUE DE TAXIS

13. La question que vous me posez a trait à la possibilité d'instaurer un *numerus clausus* des taxis genevois sachant que ceux-ci sont, selon le PL 10697, d'ores et déjà soumis à un régime unique.
14. Cette question, en réalité, en emporte deux. En effet, il s'agit dans un premier temps de procéder à l'analyse juridique d'un point figurant en prémisses du PL 10697, à savoir l'existence d'une catégorie unique de taxis (A.). La seconde a trait au *numerus clausus* (B.).

A. UNE CATÉGORIE UNIQUE DE TAXIS ?

15. Dans mon avis de droit du 2 mars 2010, je vous indiquais dans ma conclusion N° 5 relative à l'examen de la proportionnalité d'un monopole avec centrale unique que « *la création de centrales de taxis sans permis de stationnement doit être libre, de même que le nombre de taxis sans permis de stationnement ne doit pas être contingenté.* ».
16. La présence d'un régime juridique permettant aux entreprises et chauffeurs de pratiquer l'activité de transport de personnes contre rémunération, librement mais sans pouvoir profiter d'avantages eu égard à l'utilisation du domaine public, est en effet un élément prépondérant dans l'analyse juridique se rapportant à l'admissibilité de la mise en place d'une centrale unique avec obligation d'affiliation : la liberté économique de ces personnes est restreinte mais pas purement et simplement supprimée. De ce fait, l'atteinte à cette liberté constitutionnelle, d'une importance caractérisée, demeure admissible.
17. Cet élément a été rappelé dans l'Arrêt lausannois du 29 août 2011¹⁶.
18. Le PL 10697, en ne prévoyant qu'une catégorie de taxis, tous soumis à l'obligation de s'affilier et bénéficiant d'un droit d'usage commun accru du domaine public, fait un pas de plus dans la réglementation du domaine.

¹⁵ Arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011, consid. 7.2.4, in SJ 2011 I 405.

¹⁶ Voir *supra* § 9.



19. Il s'agit, sur le plan juridique, d'un élément extrêmement important puisqu'en sus de créer des conditions-cadres permettant d'assurer un service de taxis répondant aux besoins de la population (centrale d'appel unique, obligation d'affiliation, usage commun accru du domaine public, etc.), le régime prévu emporte l'interdiction de tout autre moyen d'exercer la profession de chauffeur de taxi, respectivement l'exploitation d'une entreprise dans cette branche.
20. Ce faisant, il n'existe plus « l'échappatoire » que constituerait la présence d'un régime de taxis dit « B » qui rendrait acceptable les nombreuses obligations imposées aux acteurs de la branche au titre du régime « A ».
21. Les derniers Arrêts rendus en la matière ne traitent pas de la question. Cela étant, on voit dans la jurisprudence récente en matière de taxis une volonté de s'en tenir à l'état de la jurisprudence telle qu'elle a été rendue jusqu'à présent. Or, s'agissant d'un monopole dans le domaine des taxis, celui-ci n'est, en l'état de la jurisprudence, admis que parce qu'il n'est que restreint et laisse de la place à une certaine concurrence.
22. Dans ce contexte, la question de savoir si le régime unique est doublé d'un *numerus clausus* n'est pas un élément essentiel de l'analyse, car la prohibition des monopoles selon la Constitution se justifie au regard du principe de la liberté économique (art. 94 Cst.féd.), qui est un fondement de notre ordre économique, et non seulement compte tenu des intérêts individuels de chaque acteur sur le marché, garantis par la liberté économique (art. 27 Cst.féd.).
23. Aussi à mon sens, il me paraît très difficile de justifier un régime unique de taxis tel qu'il est prévu dans le PL 10697. La faiblesse du PL 10697, s'il devait être soumis au contrôle du Tribunal fédéral, me semble résider essentiellement dans ce point, indépendamment de la question du *numerus clausus*.
24. Cela étant, un régime unique de taxis n'est pas totalement exclu. Il faut cependant qu'il soit ancré de manière forte dans l'accomplissement d'un service public ainsi que soumis au contrôle intégral de l'Etat. Cela ne me paraît possible qu'au travers de l'étatisation de la tâche du transport de personnes, qui en d'autres termes deviendrait une mission de l'Etat, qu'il pourrait déléguer à une ou personnes privées, mais en en assurant constamment le contrôle.
25. Or, ce n'est pas ce que prévoit le PL 10697 en l'état, dans la mesure où il reste à mon sens trop général dans l'énoncé des moyens à mettre en œuvre afin d'assurer le service public qu'il considère comme devant être assuré. Autrement dit, la présence de l'Etat dans la mise en œuvre du mécanisme prévu me paraît trop ténue.



B. UN NUMERUS CLAUSUS

26. Un *numerus clausus* se justifie dans le domaine des taxis du fait que l'activité est déployée sur le domaine public et que celui-ci n'est par définition pas extensible, ainsi que le Tribunal fédéral l'a appelé dans son Arrêt du 29 août 2011.
27. Comme je l'ai indiqué dans ma précédente consultation¹⁷, il est parfaitement possible de prévoir une limitation du nombre de taxis pouvant prétendre au régime de l'affiliation à la centrale unique et à un usage commun accru du domaine public. En effet, ces deux éléments vont de pair, et la prérogative d'utilisation accrue du domaine public est un élément permettant de rendre acceptable l'obligation d'affiliation à une centrale unique. Dans ce contexte, le *numerus clausus* est une modalité de la mise à disposition du domaine public, dans un système où celle-ci est elle-même une modalité de la mise en œuvre d'un quasi service public. Le *numerus clausus* n'est en soi pas réellement problématique s'il est justifié par des seuls motifs inhérents à la mise à disposition du domaine public.
28. En revanche, l'instauration d'un *numerus clausus* a une portée différente selon qu'il se rapporte à un régime d'autorisation « A » laissant subsister un régime d'autorisation « B », ou qu'il achève de verrouiller un régime unique de taxis comme cela est prévu dans une des variantes du PL 10697. Dans le premier cas, le *numerus clausus* s'inscrit dans un régime en soi acceptable et n'en est qu'une modalité supplémentaire. Dans le second, il a une portée qui rend le régime par trop absolu et, partant, guère défendable du point de vue de la proportionnalité.

III. CONCLUSIONS

1. Le Tribunal fédéral a, depuis mars 2011, rendu un certain nombre d'arrêts dans le domaine des taxis, qui suivent la ligne des précédentes décisions. Aussi les conclusions de mon avis de droit du 20 mars 2010 n'ont pas à être modifiées au vu de ces Arrêts.
2. L'une de ces conclusions était que la création de centrales de taxis sans permis de stationnement doit être libre, de même que le nombre de taxis sans permis de stationnement ne doit pas être contingenté.
3. Le PL 10697 ne prévoit qu'une catégorie de taxis, tous soumis à l'obligation de s'affilier et bénéficiant d'un droit d'usage commun accru du domaine public.

¹⁷ Avis de droit du 2 mars 2010, § 55ss.



4. Or, en l'état la jurisprudence, un monopole dans le domaine des taxis n'est admis que parce qu'il n'est que restreint et laisse de la place à une certaine concurrence. Aussi, un régime unique tel que décrit dans le PL 10697 est à mon sens difficilement compatible avec la Constitution.
5. Un régime unique de taxis, pour être défendable, doit être ancré de manière forte dans l'accomplissement d'un service public ainsi que soumis au contrôle intégral de l'Etat. La tâche du transport de personnes doit donc expressément devenir une mission de l'Etat, qu'il pourrait déléguer à une ou personnes privées, mais en en assurant constamment le contrôle.
6. Il m'est partant difficile de répondre directement aux deux questions posées dans la mesure où elles reposent sur une prémisse – l'absence de régime libre de taxis – qui me paraît, au vu du texte actuel du PL 10697, difficilement défendable devant le Tribunal fédéral.

François BELLANGER

Professeur à l'Université, avocat





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

DARES
Case postale 3984
1211 Genève 3

Aux représentants d'associations de
transport professionnel de personnes du
canton de Genève :

M. Alvarez, président de la FET
M. Goncalves, président de l'ATSP
M. Jenni, président de la SCCIT

N^{réf.} : PFI/700659-2012
V^{réf.} : --

Genève, le 5.12.2012

**Concerne : courrier des associations de taxis de service public ATSP, FET et SCCIT
du 17 mai 2012**

Messieurs,

Par la présente, et ce conformément à l'engagement pris à ce jour, je tiens à vous faire part de ma position quant aux points soulevés par votre courrier du 17 mai 2012, respectivement lors des séances des 31 juillet et 8 août 2012 menées entre mon département et M. Jenni, président de la SCCIT.

En préambule, je tiens à vous remercier de la qualité des échanges formulés à l'occasion des séances précitées, mais également dans le cadre de l'élaboration du compte-rendu établi par la suite pour attester de la bonne compréhension de vos prises de position, et validé par vos trois associations respectives le 12 septembre 2012.

A en juger par le compte-rendu précité, les dix-neuf éléments listés par vos soins en mai 2012 ont finalement été déclinés en une trentaine d'objets spécifiques au sujet desquels vous avez souhaité vous exprimer, constat qui me permet d'augurer que cette démarche vous a permis de verbaliser l'ensemble des revendications jugées nécessaires.

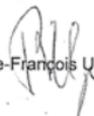
Je constate avec plaisir que nombre de divergences existant jusqu'alors ont pu être aplanies, pour ce qui touche à la suppression des articles 18 LTaxis/27 RTaxis en application des accords bilatéraux, à l'interdiction de location de plaques, à l'impossibilité de libre transmissibilité des permis de service public, à l'impossibilité d'instaurer une seule catégorie d'autorisation pour tout chauffeur avec ou sans employé/locataire, au principe selon lequel des modalités d'exécution peuvent être fixées par voie réglementaire sans vider la loi de son sens, ou encore au maintien de la commission de discipline dans le règlement plutôt que dans la loi (points 2, 3, 5, 14, 18, 26 du compte-rendu).

Par ailleurs, j'estime qu'une douzaine de revendications, dont certaines n'ont été portées à ma connaissance que dans le cadre de nos derniers échanges, gagneraient à être examinées par la Commission des transports (points 2bis, 4, 8, 9, 10, 11, 12bis, 15, 19, 25, 28, 29). D'autres suggestions m'apparaissent par contre peu susceptibles de garantir la mise sur pied d'un véritable service public de taxis (points 1, 7, 12, 13, 20, 21, 22, 23, 24).

Ceci étant, à l'exception de deux éléments relatifs à l'application de la loi actuelle (points 16 et 27), je me dois de relever que l'ensemble des points susmentionnés concerne le PL 10697 actuellement à l'examen de la Commission des transports. Partant, toute décision relative aux revendications formulées par les milieux professionnels dans le cadre des échanges précités ressortit clairement à la compétence de la commission considérée.

Dès lors, dans le but d'agir en toute transparence à l'endroit de vos revendications, je vous informe avoir transmis l'intégralité du compte-rendu en question à la présidence de la sous-commission taxis chargée plus particulièrement des travaux d'examen du PL 10697.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Messieurs, à l'assurance ma considération distinguée.


Pierre-François Unger

Annexe : compte-rendu de séance du 8 août 2012, validé par les milieux professionnels, avec nouvelle numérotation des points traités.

Copie à : A. Barde, président de la sous-commission taxis de la Commission des transports.

**Séance DGAE - SCCIT du 8 août 2012
portant sur les divergences relatives au PL 10697**

Compte-rendu

Cette séance a été décidée par M. Unger suite à un entretien du 31 juillet 2012 entre M. Unger, M. Bongard et M. Jenni, président de la SCCIT. La teneur des propos tenus par M. Jenni, validés ou amendés par les associations ATSP-FET-SCCIT le 12 septembre 2012, a fait l'objet du présent compte-rendu.

Cette séance a porté sur les 19 points objets de divergences de vues sur le PL 10697 et listés par les milieux professionnels (MP) dans leur courrier adressé le 17 mai 2012 au DARES. En cours d'échanges, il s'est avéré que certains de ces objets se déclinaient en plusieurs (sous-)points spécifiques.

Dans le but de permettre au DARES de prendre position sur chaque (sous-)point considéré de manière individualisée, les éléments figurant au compte-rendu validé par les associations ont fait l'objet d'une nouvelle nomenclature, à savoir :

1. Centrale unique de taxis A sans suppression des deux catégories de taxis
2. Interprétation de l'ALCP et suppression des articles 18 LTaxis /27 RTaxis
- 2bis. Taxe de prise en charge à l'aéroport
3. Interdiction de location de plaques
- 3bis. Chauffeur-locataire avec propre véhicule
4. Suppression de l'autorisation d'exploiter un taxi B en cas de délivrance d'une autorisation d'exploiter un taxi A
5. Libre transmissibilité des permis A
6. Suspension du droit d'exploiter un taxi A ou B suite à annulation du permis A
7. Qualité d'exploitant d'entreprise conférée à un chauffeur de taxi A indépendant louant son véhicule à un chauffeur indépendant (bail à ferme)
8. Modification de l'appellation donnée aux permis A
9. Obligation de travail placée sur le véhicule et non sur le chauffeur
10. Réintroduction des limites de taxes
11. Ajustement des tarifs
12. Mesure incitative OPair - principe
- 12bis. Mesure incitative OPair - remplacement du taxi A sans faute du chauffeur
13. Modification de l'impôt sur le véhicule taxi
14. Une seule catégorie de permis d'entreprise
15. Maintien de l'exigence de retour à emplacement privé des taxis B
16. Délégation de tâches à l'aéroport (loi actuelle)
17. Accélération des travaux de la commission des Transports
18. Obligations à discrétion du CE fixés par voie réglementaire
19. Cession, fusion d'entreprises par transfert du capital social
20. Emission et proposition systématique de la quittance
21. Critères d'octroi des permis - accès facilité à la profession
22. Responsabilité des entreprises pour le comportement des chauffeurs indépendants
23. Sanctions différenciées entre entreprise et chauffeur indépendant
24. Acceptation de toutes courses
25. Délivrance de permis A aux taxis B en activité au 1^{er} septembre 2009
26. Maintien de la commission discipline
27. Usage optimal des voies de bus et tram
28. Complémentarité des transports publics et des taxis
29. Institution commune ou conditions de représentativité des associations

1. Centrale unique sans suppression des deux catégories de taxis

En référence à la position affichée par leurs soins à l'occasion de la séance ayant réuni M. Unger et les représentants des associations ATSP-FET-SCCIT-Genève Transports en date du 28 février 2012, les milieux professionnels concernés (ci-après : MP) **s'opposent au monopole de centrale unique de taxis A inscrit dans la loi aux art. 5-6 du PL 10697**, dès l'instant où il est possible selon eux de parvenir au même résultat en tenant compte des éléments suivants :

- la centrale unique se crée naturellement, Taxi-phone SA pouvant compter sur 600 taxis affiliés (750 chauffeurs) sur les 900 taxis de service public;
- une modification réglementaire de l'art. 8 al. 2 RTaxis faisant passer le nombre minimal d'affiliés - pour être autorisé à exploiter une centrale d'appels de courses - de 40 à 100 unités minimum suffirait à garantir qu'une seule centrale de taxis A existe sur le canton;
- il est possible de parvenir aux mêmes exigences que celles posées par une concession en travaillant sur le principe d'une autorisation d'exploiter reprenant les conditions fixées par le système de concession du PL 10697. Au niveau de la gestion interne, il est à relever que le système de sanctions pratiqués par Taxi-phone SA fonctionne bien, via une commission d'éthique infligeant des sanctions allant de l'avertissement, au retrait de distribution de courses de 10 jours à 1 mois, voire à l'exclusion;
- dans la conjoncture actuelle, en raison d'une offre supérieure aux besoins du marché, il n'y a pas de problème pour trouver un taxi à tout heure.

Par ailleurs, les MP font état des craintes suivantes à l'égard des incidence d'un système de monopole de centrale de taxis A :

- une hémorragie des taxis A qui se transformeraient en taxis B, ces derniers étant au bénéfice d'un régime légal moins contraignant;
- une concurrence des centrales de taxis B pouvant exercer sans autorisation d'exploiter; à ce sujet, il est important que les centrales de taxi B soient aussi soumises au régime d'autorisation;
- le risque de voir le marché représenté par la diffusion de courses échapper à Taxi-phone SA au profit d'un nouvel acteur venu sur le marché, sans que ce dernier n'ait de connaissances suffisantes pour appréhender et gérer efficacement les taxis A genevois;
- l'existence d'un système de taxis A plutôt basé sur la contrainte que sur celui de l'incitation.

2. Interprétation de l'ALCP et suppression des articles 18 LTaxis /27 RTaxis

Après examen des informations contenues dans le communiqué de presse de la Confédération du 31 juillet 2011 relatif à l'application des ALCP au domaine des taxis, les MP **ne s'opposent plus à la modification effectuée sur ce point par le PL 10697**.

Ils maintiennent cependant la demande d'augmentation de l'émolument décisionnel (passer de CHF 400.- à environ CHF 1'200.-) pour autorisation d'exploiter un service de transport professionnel de personnes pour transporteurs étrangers, ce afin de posséder les moyens financiers nécessaires au fonctionnement des contrôles de l'application de la loi sur le site aéroportuaire (art. 3 al. 2 PL 10697). Cette demande est confirmée quand bien même cela implique vraisemblablement d'augmenter parallèlement et dans la même mesure - par souci de réciprocité entre régimes d'autorisation applicables aux genevois et aux ressortissants européens - également le montant des émoluments des autorisations délivrées aux chauffeurs genevois.

2.bis Taxe de prise en charge à l'aéroport

Une autre hypothèse pourrait consister à percevoir des transporteurs étrangers une taxe de prise en charge à l'aéroport prélevée auprès de ces mêmes transporteurs étrangers et dédiée aux contrôles de prises en charge et de conformité aux autorisations.

3. Interdiction de location de plaques

Conscients du fait que l'art. 9 OAV (Ordonnance sur l'assurance des véhicules) interdit la location de plaques, soit le transfert de plaques de contrôle d'un véhicule à l'autre, sous réserve du cas du véhicule de remplacement, ainsi que la possibilité de plaques interchangeables selon l'art 13 OAV, les MP ne s'opposent plus à l'interdiction de location de plaques consacrée par l'art. 20 al. 1 du PL 10697.

3bis. Chauffeur-locataire avec propre véhicule

Cependant, ils souhaitent que le PL 10697 soit modifié dans le sens où les conditions de location du véhicule via le bail à ferme permettraient à un chauffeur-locataire d'apporter son propre véhicule au sein de l'entreprise en échange d'une diminution des charges d'affiliation.

En effet, à ce jour, pour contourner l'interdiction de location de plaque selon la LTaxis, le véhicule est formellement immatriculé auprès de l'entreprise ou de l'association, alors qu'il est utilisé par le chauffeur-locataire qui en assume les frais comme son propre véhicule.

Il est ainsi demandé que le DARES valide la pratique courante adoptée par la profession dans le respect du droit, ce en collaboration avec l'OCAN. Les MP considèrent que cette possibilité offre réellement un plus au service à la clientèle car un chauffeur qui roule avec son véhicule est susceptible de le soigner plus qu'un véhicule fourni par l'entreprise. Il choisira aussi avec soin son outil de travail.

4. Suppression de l'autorisation d'exploiter un taxi B en cas de délivrance d'une autorisation d'exploiter un taxi A

Les MP demandent à ce qu'un chauffeur B qui désire louer un taxi A au bail à ferme soit dans l'obligation de déposer son permis B.

5. Libre transmissibilité des permis A

S'il est avéré que la libre transmissibilité est non conforme au principe constitutionnel de l'égalité de traitement (dans la mesure où des permis de service public, qui matérialisent le droit d'accès accru au domaine public, seraient vendus sans réglementation quant au prix ou à l'ordre d'arrivée des postulants à l'entrée de la profession), les MP renonceraient à revendiquer l'instauration du principe de libre transmissibilité des permis A au sein du PL 10697.

Les MP en doutent notamment sur la base des pratiques de la plupart des pays voisins en la matière et du souci du Conseil Fédéral de reprise systématique des règles de droit européen à des fins d'harmonisation. Pour les MP, le principe de l'égalité de traitement est parfaitement rempli puisque n'importe qui peut acquérir un permis s'il le souhaite. Par ailleurs, le principe des listes d'attente n'est pas remis en question. Quant au prix, il est plus fidèlement reflété par les lois du marché.

6. Suspension du droit d'exploiter un taxi A ou B suite à annulation du permis A

Les MP estiment qu'un chauffeur qui cède son permis A ne devrait pas pouvoir en acquérir un avant 5 ans, quelle que soit la catégorie (A ou B).

7. Qualité d'exploitant d'entreprise conférée à un chauffeur de taxi A indépendant louant son véhicule à un chauffeur indépendant (bail à ferme)

Le PL 10697 consacre le principe selon lequel tout indépendant employant des chauffeurs ou mettant un taxi A à disposition d'un chauffeur-locataire (bail à ferme) est considéré comme exploitant d'entreprise. Les MP contestent cette disposition pour les artisans qui n'engagent pas d'employés, mais pratiquent le bail à ferme exclusivement.

8. Modification de l'appellation donnée aux permis A

Les MP demandent à ce que l'appellation juridique des permis (patente, concession) permette cette fois aux candidats d'obtenir une garantie pour un prêt bancaire qui leur a été refusé jusqu'à aujourd'hui en raison des revenus trop modestes déclarés.

9. Obligation de travail placée sur le véhicule et non sur le chauffeur

Sur le principe, les MP s'opposent à l'exigence contreproductive consistant à exiger un taux minimal de disponibilité du chauffeur sur son véhicule, tel que prévu par l'art. 25 al. 2 du PL 10697, même si ce principe prévaut dans la loi actuelle (art. 37 al. 2 LTaxis et 55 al. 1 et 2 RTaxis). Il convient de viser uniquement à un taux de rotation du véhicule.

Les MP estiment que l'accent doit être mis sur la disponibilité du taxi à la clientèle et non pas sur l'obligation de la prestation par un chauffeur en particulier. Il serait donc plus judicieux d'envisager des mesures contraignantes sur le nombre d'heures ou de jours pour lesquels le taxi doit être disponible plutôt que d'obliger un chauffeur en particulier à se mettre à disposition.

La crainte principale des MP provient du fait que tout chauffeur peut voir sa situation professionnelle évoluer et, avec elle, celle de recourir (ou non) aux services d'un employé/doubleur/locataire. Dans cette hypothèse, le chauffeur concerné pourrait ne plus remplir - même en cas d'empêchement temporaire - les conditions de disponibilité prévue par l'art. 25 al. 2 précité.

Une hypothèse de travail pourrait ainsi consister à exiger une disponibilité du véhicule correspondant aux éléments suivants :

- 60% (130 jours d'activité à raison de 6 heures par jour) de disponibilité minimale pour tout taxi conduit par un seul chauffeur;
- 120% (130 jours d'activité à 12 heures par jour) de disponibilité minimale pour tout taxi A conduit par 2 chauffeurs ou plus.

10. Réintroduction des limites de taxes

Les MP souhaitent la réintroduction du principe des limites de taxes aboli en 1992 par M. le CE Ziegler, en échange de la mise à disposition des voies de transports en commun aux taxis de service public, demeurée notablement insuffisante.

Il s'agirait de ramener la limite de taxe - correspondant actuellement aux frontières cantonales - à un rayon de 4-5 km depuis le centre-ville (anciennement : 3 km). Une

visualisation de l'incidence en termes géographiques est possible sur plan. Il est clair cependant que ces travaux engendreront un coût pour la collectivité.

Sans que cette demande soit la plus importante des MP (elle n'a à ce titre pas fait l'objet d'une demande "appuyée" à l'occasion des travaux menés au 1^{er} semestre 2010), il n'en demeure pas moins qu'elle pourrait contribuer à supprimer une grande partie des refus de course motivés par des retours à vide lors de courses menées depuis/à destination de la campagne genevoise. Par ailleurs, ce principe existe dans d'autres cantons suisses (notamment ZH et VD).

11. Ajustement des tarifs

Les MP demandent un ajustement des tarifs qui n'ont pas bougé depuis plus de 15 ans puisque les deux dernières augmentations ont été compensées par la suppression des limites de taxes et par le transfert de la TVA. Il estime que la réintroduction des limites de taxes permettrait de maintenir le tarif 1 au niveau actuel. En revanche il sera nécessaire d'augmenter de manière conséquente le tarif 2, notamment pour compenser l'afflux important de chauffeurs de nuit par le bail à ferme autorisé aux artisans.

Ils préconisent en outre une adaptation automatique au coût de la vie tous les 2 ans.

12. Mesure incitative OPair - principe

Les MP s'opposent à la mesure proposée par l'art. 15 al. 5 du PL 10697 pour les motifs suivants :

- Les taxis optent naturellement pour les véhicules les moins polluants, à raison d'une progression avoisinant 10% par année. De fait, il y a déjà 70 taxis s/ 600 véhicules affiliés à Taxi-phone SA). Partant, il n'y a pas besoin d'une disposition légale pour inciter les chauffeurs/entreprises à recourir à cette option;
- Ces mesures seraient incompatibles avec le régime de transmissibilité réclamé.

12bis. Mesure incitative OPair - suppression de l'obligation de remboursement du bonus en cas de remplacement du taxi A sans faute du chauffeur

La perte sans faute du chauffeur de son taxi A non polluant (et bénéficiaire d'un rabais) ne devrait pas être sanctionnée par la mesure prévue à l'art. 15 al. 5 in fine du PL 10697. En effet, ce chauffeur n'a alors certainement plus les moyens financiers de remplacer son véhicule et de rembourser simultanément le montant du rabais consenti par l'Etat sur son premier achat.

13. Modification de l'impôt sur le véhicule taxi

Les MP contestent la modification des taxes sur les véhicules à moteur pour les taxis qui contribueraient à la diminution de la qualité du parc et l'abandon des véhicules spacieux et confortables qui sont taxés lourdement sur les chevaux fiscaux. Ils estiment au contraire que l'Etat devrait encourager les transports par taxis aux particuliers et détaxer ces derniers sur l'achat des véhicules non polluants et sur les carburants (pratique en France et, par exemple à Bâle qui subventionne les véhicules à gaz).

14. Une seule catégorie de permis d'entreprise

Au vu des explications données par le DARES via la jurisprudence du Tribunal fédéral 2P_167/1999 (consid. 6 b. et c.), les MP ne maintiennent plus leur exigence consistant à avoir un seul type d'autorisation pour tout chauffeur, qu'il soit avec ou sans employé, avec ou sans locataire.

Partant, les MP ne s'opposent plus à la teneur du PL 10697 sur ce point.

15. Maintien de l'exigence de retour à emplacement privé des taxis B

Les MP s'opposent à la suppression de l'obligation de retour à emplacement privé entre deux courses pour les taxis B tel que prévu par les art. 19 LTaxis et 15. al. 2 RTaxis.

Cette disposition justifie justement la différence de traitement entre les taxis autorisés à un usage accru du domaine public et les autres. Sans cette exigence on verra systématiquement des taxis privés marauder et "tourner" en permanence à la recherche de clients en parfaite illégalité et en contradiction avec le souhait du législateur de contenir la pollution par Co2.

Les MP contestent aussi la non faisabilité des contrôles pour justifier la suppression d'une telle mesure. En effet, la brigade des taxis, qui devrait être réintroduite selon le projet, assurerait auparavant parfaitement cette tâche de contrôle dans la rue. C'est d'ailleurs toujours le cas à Lausanne et les taxis B n'osent pas marauder.

16. Absence de délégation de tâches à l'aéroport (loi actuelle)

Au vu des explications données par le DARES quant aux conditions à remplir (base légale primaire) pour envisager toute délégation de tâches dans le domaine considéré et au fait que le LTaxis ne permet actuellement pas de satisfaire aux exigences de délégation à une autre entité que celle du SCom ou de l'Institution commune, les MP renoncent à exiger - sur la base de la présente loi - la mise sur pied d'un guichet de contrôle de la LTaxis à l'AIG, avec délégation à l'aéroport, à une centrale d'appels ou à une entreprise privée, que ce soit par délégation ou/et sous-traitance.

17. Accélération des travaux de la commission des Transports

Les MP appellent cependant de leurs vœux une accélération du processus de refonte de la loi qui pourrait être facilité auprès de la commission des transports par le dépôt d'un projet du DARES amendé selon les remarques présentes. Ainsi serait-il possible d'installer rapidement ce guichet très important pour l'accueil des visiteurs et le contrôle des transporteurs locaux et étrangers.

18. Obligations à discrétion du CE fixés par voie réglementaire

Contrairement aux autres prises de position relatives à une ou plusieurs dispositions du PL 10697, il s'agit là plutôt d'une **observation générale** visant à relever le fait que le Conseil d'Etat ne doit pas faire l'économie de notions placées dans le texte légal au profit d'un règlement de dimensions trop importantes, au risque de se placer lui-même dans la situation du défaut de base légale qu'il dénonce au sujet de la LTaxis.

Ceci étant, après une lecture plus attentive du PL 10697, il s'avère globalement que le texte légal est assez correctement ficelé et que tout semble assez bien cadré.

Enfin, les MP demandent à pouvoir être consultés sur le projet de règlement une fois celui-ci élaboré.

19. Cession, fusion d'entreprises par transfert du capital social

Pour rappel, en lien avec la nécessité exprimée sous pt. 4, les MP demandent à ce que la règle prévalant à l'art. 17 LTaxis (transfert du capital social d'une personne morale titulaire de permis de service public) soit réintroduite dans le PL 10697.

De cette manière, et pour autant que la transmissibilité générale ne soit pas envisageable, il serait possible de maintenir un principe de transmissibilité facilitée des permis A, ce dès 2 permis, et sans que ceux-ci ne soient replacés dans le fonds commun selon la règle défendue de manière générale par l'art. 15 du PL 10697.

20. Emission et proposition systématique de la quittance

Les MP s'opposent à la notion d'émission systématique de la quittance instaurée par l'art. 14 al. 4 du PL 10697, pour les motifs suivants :

- Le client qui souhaite une quittance en fait la demande au chauffeur et l'obtient. Il n'est donc pas nécessaire d'en exiger la production systématique mais seulement la proposition;
- Il s'agit d'une exigence d'ordre fiscal qui sous-entend que les chauffeurs sont des fraudeurs. Cette exigence n'a rien à voir à faire dans une base légale relative au transport professionnel de personnes;
- Si les appareils pour paiement par cartes de crédit (installés dans la quasi-totalité des taxis affiliés à Taxi-phone SA) permettent d'émettre une quittance, cela ne peut se faire automatiquement : il est en effet nécessaire d'entrer le montant et d'appuyer sur une touche de l'appareil pour que la quittance soit émise.

21. Critères d'octroi des permis (accès facilité à la profession)

Les MP s'opposent au principe prévu par l'art. 15 al. 3 du PL 10697 par lequel serait mis en place un système d'attribution permettant un accès facilité à la profession pour tout demandeur ne possédant pas (encore) de permis A.

Les MP contestent vigoureusement le principe de facilitation, relevé ci-dessus, à une catégorie particulière de candidats justement selon le principe de l'égalité de traitement.

En effet, il n'y a à leur sens pas lieu de pratiquer une différence entre la situation du demandeur avec ou sans permis A, à savoir entre un chauffeur indépendant sans permis A et un exploitant d'entreprise au bénéfice de deux permis A ou plus. Seul le rang sur la liste d'attente doit être déterminant.

Ce principe empêcherait d'ailleurs la création et le développement des entreprises qui sont pourtant les garantes du service permanent et permettent la création d'emplois par l'optimisation de l'exploitation des taxis 24/24 et 7/7.

22. Responsabilité des entreprises pour le comportement des chauffeurs indépendants

Les MP s'opposent au fait que l'entrepreneur (exploitant d'entreprise) soit tenu pour responsable du comportement fautif adopté par un chauffeur locataire (bail à ferme) d'un véhicule de l'entreprise, ce en application de l'art. 30 al. 3 du PL 10697.

23. Sanctions différenciées entre entreprise et chauffeur indépendant

Par ailleurs, toujours selon cet article, il n'est pas concevable que la taille de l'interlocuteur (chauffeur prévu à l'al. 1 et personne morale à l'al. 3) détermine des sanctions différenciées, à savoir une amende de CHF 20'000.-- max (chauffeur) et CHF 200'000.-- max (personne morale).

24. Acceptation de toutes courses

Les MP s'opposent au principe d'acceptation de toutes courses prévu à l'art. 25 al. 2 du PL 10697, pour ce qui touche à l'acceptation des courses attribuées par une centrale d'appels.

Pour information, les règles d'attribution des courses par Taxiphone sont les suivantes (dans l'ordre) :

- 1^{er} taxi libre se trouvant dans le secteur de prise en charge et suivants;
- 1^{er} taxi libre se trouvant dans le secteur avoisinant le secteur de prise en charge et suivants;
- 1^{er} taxi occupé, mais à destination du secteur de prise en charge.

Les motifs d'opposition à la mesure préconisée par le PL 10697 peuvent se résumer ainsi :

- Il est impossible de contrôler objectivement que la situation du taxi auquel la course est proposée par la centrale se trouve effectivement ou non en mesure de l'accepter, respectivement s'il n'a pas d'éléments objectivement valables à faire valoir à l'appui d'un refus de prendre la course en question;
- Il est parfois contre-productif de vouloir à tout prix attribuer une course à un taxi via la centrale, par exemple quand le chauffeur se trouve sur une station avec plusieurs clients en attente de prise en charge et qu'il est en conséquence à l'avantage du client que ce taxi ne prenne pas une course potentiellement attribuée par la centrale; Le client ne pourrait pas comprendre que le taxi ne le prenne pas en charge.
- Ce qui est important, ce n'est pas que le chauffeur accepte obligatoirement chaque course attribuée par la centrale, mais que le client qui appelle obtienne un taxi dans les meilleurs délais. Partant, l'exigence doit être placée sur la centrale et non sur le chauffeur en ce qui concerne la prise en charge de clients qui sollicitent une centrale d'appels.

25. Délivrance de permis A aux taxis B en activité au 1^{er} septembre 2009

Les MP s'opposent à la délivrance de permis A aux TPR actuels (chauffeurs/locataires) titulaires d'une autorisation avant le 1^{er} décembre 2009, par application des dispositions transitoires de l'art. 37 al. 2 du PL 10697, pour les motifs suivants :

- Il n'est pas concevable d'augmenter encore le nombre de taxis A actifs sur le marché, alors que la période actuelle de crise économique démontre que l'on devrait, au contraire, en diminuer le nombre;
- Il n'est pas vraiment possible, par suite d'entrée en vigueur du PL, de contrôler l'activité des taxis B pour éviter un nouveau développement de leurs activités.

Dans ce contexte, les MP proposeraient une solution alternative susceptible de permettre de maintenir l'article considéré, à savoir d'augmenter à CHF 90'000.-- la valeur plancher prévue à l'art. 15 al. 4 à CHF 60'000.--. Ainsi, même sans limite de contingentement, le nombre de TPR susceptible de devenir taxis A - en application de l'art. 37 précité - serait limité par la valeur de l'investissement à consentir. Sous réserve d'acceptation du principe par la base.

26. Maintien de la commission discipline

Les MP tiennent à ce que la commission de discipline soit maintenue dans l'arsenal législatif, que ce soit dans la loi ou dans le règlement d'application.

27. Usage optimal des voies de bus et tram

Ce point n'est plus objet de discord/demande au niveau des voies de tram, les MP s'étant rendus compte que les taxis A ne pourraient exiger d'emprunter les voies considérées, notamment pour des problèmes rencontrés au niveau du franchissement des ronds-points.

28. Complémentarité des transports publics et des taxis

Pour le reste de la problématique concernée, les MP demandent à ce que l'exigence de complémentarité des transports entre taxis A et transports publics au sens de l'art. 33 LTaxis figurent dans le PL 10697, de manière plus soutenue que la simple mention existant actuellement à l'art. 5 al. 2 lettre f).

29. Institution commune ou représentativité des associations professionnelles

Dans l'hypothèse où le PL 10697 ne devrait plus prévoir de centrale unique de taxis A avec monopole inscrit dans la loi, les MP souhaitent que le projet prévoie à nouveau la constitution d'une institution faitière (et non commune puisque les limousines ne sont pratiquement pas concernées par les problématiques des taxis) en tant qu'interlocuteur des autorités.

Par ailleurs, et ceci indépendamment du sort réservé à la centrale unique, les MP demandent à ce que les conditions/critères de représentativité des associations professionnelles soient prévues dans le PL 10697.

Remarques conclusives des MP

Le MP considèrent que toutes ces propositions visent à améliorer le service à la clientèle et le bon fonctionnement des services de taxi notamment en :

- facilitant un rendement minimal des entreprises par l'exploitation optimale du parc
- augmentant les exigences d'investissement pour l'acquisition d'un permis (min. 90'000.-)
- diminuant certaines contraintes incitatives peu ou pas justifiées (OPair)
- optimisant le rapport qualité-prix (usage des voies de bus)
- décourageant l'activité à titre privé (retour à la station privée pour les B)
- maintenant un haut degré d'exigences pour l'autorisation de centrales
- améliorant la qualité du parc (véhicule choisi par le chauffeur)
- favorisant le développement d'entreprises et la création d'emplois (transmissibilité/cession)
- réduisant les refus de courses extérieures (limites de taxe)
- responsabilisant les chauffeurs indépendants (et non l'entreprise pour vérifier l'activité)
- garantissant une acquisition des permis équitable et transparente (transmissibilité/listes)

Prise de positions validée par les trois associations de TPU le 12 septembre 2012