



Signataires : Thierry Cerutti, Gabrielle Le Goff, Stéphane Fontaine, Ana Roch, Christian Steiner, François Baertschi, Amar Madani, Arber Jahija

Date de dépôt : 14 août 2026

Projet de loi

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (Pour une taxe AUADP juste et proportionnée)

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

Art. 1 Modification

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022, est modifiée comme suit :

Art. 36, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 de la présente loi paie une taxe annuelle de 500 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, de retrait ou de caducité de l'autorisation.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC), adoptée le 28 janvier 2022, prévoit à son art. 36, al. 1 que le détenteur d'une autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) s'acquitte d'une taxe annuelle pouvant atteindre 1400 francs par autorisation.

Le règlement d'exécution de la LTVTC a fixé cette taxe au montant maximal autorisé par la loi, soit 1400 francs par année.

Le présent projet de loi propose de ramener ce plafond à 500 francs par année.

Une taxe justifiée par l'usage accru du domaine public

L'autorisation d'usage accru du domaine public permet aux taxis en service, aux endroits où la signalisation le prévoit :

- de stationner sur les stations de taxis dans l'attente de clients ;
- d'utiliser certaines voies réservées aux transports en commun ;
- d'emprunter certaines zones ou rues dans lesquelles la circulation est restreinte ;
- de prendre en charge un client qui les hèle, dans les conditions prévues par la loi.

Ces droits particuliers justifient le principe d'une contribution annuelle.

Le présent projet de loi ne propose donc pas de supprimer cette taxe. Il demande que son montant soit adapté à l'étendue réelle des droits accordés et à l'évolution récente de la politique cantonale en matière de transport professionnel.

Seulement 30% des voies de bus accessibles aux taxis

Le rapport PL 13718-A indique qu'environ 30% des voies de bus sont actuellement ouvertes aux taxis.

Les taxis ne disposent donc pas d'un accès général au réseau des voies réservées aux transports publics. Leur accès dépend de la signalisation et d'une analyse technique effectuée tronçon par tronçon.

Le Conseil d'Etat peut par ailleurs restreindre provisoirement l'utilisation d'une voie réservée ou interdire définitivement certains tronçons aux taxis.

Il existe ainsi un décalage entre, d'une part, une taxe annuelle fixée au plafond légal de 1400 francs et, d'autre part, un droit d'accès qui ne concerne qu'une partie limitée des voies de bus.

Les nouveaux droits accordés au transport professionnel

Le PL 13718-A, qui a modifié l'art. 8J de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR), introduit un nouveau dispositif en faveur du transport professionnel de marchandises et de matériel.

Les véhicules concernés pourront notamment bénéficier, selon la réglementation du trafic :

- de voies de circulation réservées ;
- de l'accès à certaines voies de bus ;
- de la circulation dans certaines zones à accès restreint ;
- de places de stationnement réservées ;
- d'une durée de stationnement pouvant atteindre trois heures ;
- d'une tolérance prolongée sur les cases de livraison.

Le texte prévoit également que les taxis puissent bénéficier de conditions de circulation au moins identiques à celles octroyées aux transports professionnels lorsque la réglementation du trafic le prévoit.

Ce principe est positif. Il reconnaît que les taxis constituent eux aussi un transport professionnel indispensable à l'économie et à la mobilité genevoises.

Toutefois, le nouveau dispositif met en lumière une importante différence de charges entre les catégories professionnelles.

Selon les indications données durant les travaux de la commission des transports, la vignette TPro devrait être soumise à un émolument administratif d'environ 50 francs pour une durée de cinq ans, soit environ 10 francs par année.

Les taxis doivent, quant à eux, payer une taxe de 1400 francs chaque année.

Sur une période de cinq ans, la différence est considérable :

- environ 50 francs pour la vignette TPro ;
- jusqu'à 7000 francs pour un taxi titulaire d'une AUADP.

Il convient certes de distinguer juridiquement l'émolument TPro de la taxe AUADP. L'émolument sert à couvrir le traitement administratif de la

demande de vignette, tandis que la taxe constitue la contrepartie de l'usage accru du domaine public. Cette distinction juridique ne suffit toutefois pas à écarter toute interrogation sur la proportionnalité du montant réclamé aux taxis.

Les transports professionnels pourront désormais recevoir certaines facilités comparables à celles attachées à l'AUDP, notamment en matière de circulation, d'accès aux zones restreintes et de stationnement. Ils pourront même bénéficier de places réservées et de tolérances particulières dont les taxis ne disposent pas nécessairement.

Le rapport PL 13718-A relève d'ailleurs expressément cette possible inégalité de traitement entre les taxis soumis à une taxe annuelle de 1400 francs et les transports professionnels soumis uniquement à une vignette avec émolument.

Une profession soumise à de nombreuses obligations

La taxe AUDP ne constitue qu'une partie des charges supportées par les chauffeurs de taxi. Ils doivent également assumer :

- les contraintes liées à la transition vers des véhicules sans émission de CO₂ ;
- l'achat ou le leasing d'un véhicule professionnel ;
- l'installation et l'entretien du compteur horokilométrique et du tachygraphe ;
- l'enseigne lumineuse et les signes distinctifs ;
- le système de paiement par carte ;
- les équipements de géolocalisation et de quittance ;
- les assurances professionnelles ;
- les frais d'immatriculation et de contrôle.

Le montant de 1400 francs pèse donc lourdement sur une profession déjà confrontée à une forte concurrence et à une augmentation continue de ses coûts.

Une taxe de 500 francs demeure une contribution significative

Le présent projet ne demande ni la gratuité de l'AUDP ni l'alignement intégral de la taxe des taxis sur l'émolument de la vignette TPro.

Il propose une solution équilibrée : maintenir une taxe annuelle, mais ramener son plafond à 500 francs. Ce montant reconnaît que les taxis disposent encore de certains droits particuliers, notamment l'usage des voies

de bus-taxis, l'accès aux stations et la possibilité d'accepter une course résultant d'un hélage.

Une mesure de proportionnalité et d'équité

L'art. 36 al. 1 de la LTVTC présente la taxe comme la contrepartie du droit d'usage accru du domaine public. Il doit donc exister un rapport raisonnable entre le montant réclamé et les avantages effectivement accordés.

Or, l'ouverture de nouvelles facilités au transport professionnel modifie l'équilibre sur lequel reposait historiquement la taxe des taxis.

Lorsque plusieurs catégories professionnelles bénéficient de conditions de circulation ou de stationnement facilitées, il devient difficile de justifier que les taxis continuent seuls à supporter une taxe annuelle de 1400 francs.

Conclusion

La taxe annuelle de 1400 francs a été conçue comme la contrepartie des droits particuliers accordés aux taxis.

Cependant, les taxis ne peuvent actuellement utiliser qu'environ 30% des voies de bus, tandis que la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) ouvre la possibilité d'accorder au transport professionnel de marchandises des facilités de circulation et de stationnement comparables, en contrepartie d'un simple émolument administratif. Cette nouvelle situation justifie de réexaminer le montant de la taxe AUADP.

En fixant son plafond à 500 francs, le présent projet de loi maintient le principe d'une contrepartie financière raisonnable tout en rétablissant davantage de proportionnalité et d'équité entre les différentes catégories de transport professionnel.

Au vu de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un bon accueil au présent projet de loi.