



*Date de dépôt : 27 septembre 2022*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier la pétition :  
Autoriser la vente et achat d'autorisations d'usage accru du  
domaine public (AUADP)**

*Rapport de majorité de Emmanuel Deonna (page 3)*

*Rapport de première minorité de Sandro Pistis (page 15)*

*Rapport de seconde minorité de Christo Ivanov (page 16)*

## **Pétition (2130-A)**

### **Autoriser la vente et achat d'autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP)**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pétition concernant les chauffeurs de taxi genevois qui demandent à l'Etat d'autoriser la vente et achat d'autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP) afin de permettre aux chauffeurs qui veulent quitter la profession d'obtenir un montant compensatoire pour leur retraite ou pour financer une reconversion professionnelle et donner la possibilité aux nouveaux chauffeurs d'acquérir leur propre autorisation. Cette mesure aura également pour effet de fluidifier la liste d'attente qui dépasse les 600 chauffeurs.

*N.B. 151 signatures*  
M<sup>me</sup> Gabrielle Le Goff  
présidente Union Taxis  
Genevois (UTG)  
La Voie-du-Coin 28  
1218 Le Grand-Saconnex

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de Emmanuel Deonna

La pétition **2130 Autoriser la vente et achat d'autorisations d'usage accru du domaine public (AUADP)** munie de 151 signatures a été déposée devant le Grand Conseil le 16 août 2021.

Elle a été traitée une première fois en commission lors de sa séance du 14 juin 2022 en présence de deux représentants du département des infrastructures : M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, et M. Benoît Pavageau, directeur transports collectifs à l'office cantonal des transports.

M<sup>me</sup> Gabrielle Le Goff, présidente de l'Union des taxis genevois, est venue la présenter, accompagnée, à la commission des transports lors de sa séance du 14 juin 2022.

Cette pétition est liée au contexte auquel doivent faire face les taxis et qui est évolutif. En effet, la loi récemment adoptée prévoit que les taxis et VTC passent à 0 émission pour l'année 2030. Le parlement européen vient tout juste de décider d'aller vers une fin des moteurs thermiques, hydrogène inclus, pour les nouveaux véhicules d'ici à 2035. A terme, il n'y a donc pas d'autre choix pour les chauffeurs que le moteur électrique alimenté par batterie, complémenté éventuellement par une pile à combustible.

Il faut préciser qu'en raison de sa très petite taille, l'hydrogène n'est pas pour l'instant transportable dans les gazoducs utilisés pour le méthane. La seule solution est donc la fabrication de l'hydrogène *in situ*, de façon à pouvoir recharger les véhicules non électriques. De surcroît, les batteries font d'énormes progrès en ce moment ; le moteur électrique est l'apothéose de la réalisation humaine depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, là où le moteur thermique est une aberration en raison de son rendement : seuls 6% de l'énergie extraite du pétrole se retrouve dans ses roues. Il faut accepter qu'il n'y aura à terme que des véhicules électriques, avec les avantages d'un rendement moyen de 96% et d'une énorme longévité ; le seul problème restant est celui des microparticules des pneus de voitures.

La nouvelle loi prévoit que les chauffeurs de taxi doivent pouvoir travailler en tant que chauffeurs de taxi ou VTC, ce qui implique de pouvoir enlever les logos, mais cela va poser problème. En effet, si tous les véhicules doivent passer à l'électrique, et vu le poids d'un moteur électrique et d'une batterie, il s'ensuit que la carrosserie ne peut plus être en inox ou en fer, mais doit être en

aluminium, parce que la masse atomique de l'aluminium est deux fois inférieure à celle des autres métaux utilisés. En conséquence, les logos magnétiques ne seront plus utilisables, car l'aluminium n'est pas, et ne sera jamais, magnétisable. Les logos autocollants, eux, collent mal, s'enlèvent au vent, et laissent des traces sur les portes. La proposition qui est faite est donc de suspendre l'état actuel jusqu'à ce que l'on découvre des technologies, comme des autocollants à répétition, qui permettront de respecter la loi.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff passe ensuite à la question du prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport, et commence par décrire la situation actuelle. Aujourd'hui, par convenance personnelle, certains passagers préfèrent aller de l'aéroport à leur hôtel à proximité en taxi plutôt qu'en navette, gratuite, dont la fréquence est de 10 à 15 minutes. Un trajet de ce type peut rapporter autour de 11 à 15 francs au chauffeur de taxi, en fonction du nombre de passagers et de leurs bagages. Pour un chauffeur malchanceux, deux ou trois courses de ce type, entrecoupées d'attente à l'aéroport, peuvent amener un revenu moyen de 6 francs par heure, ce qui est loin du revenu minimum. La nouvelle loi prévoit l'introduction d'un montant forfaitaire, mais qui sert de plafond, en ce que, si le prix de la course lui est supérieur, le client ne paie que le prix forfaitaire, mais paie le prix au compteur si celui-ci est inférieur au forfait. La proposition présentée prévoit l'inverse, à savoir un montant forfaitaire pour les courses de l'aéroport vers les hôtels qui disposent de navettes, qui sert de plancher du prix de la course, mais peut être dépassé si le prix affiché au compteur est supérieur audit forfait. Il s'agit donc du même genre de compensation que ce qui est déjà prévu, mais dans l'autre sens, du fait de la proximité des hôtels par rapport à l'aéroport et de la présence des navettes.

La troisième proposition porte sur les amendes abusives. L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff commence par expliquer le contexte dans lequel les chauffeurs sont amendés. Essentiellement, ils le sont lorsque leurs véhicules débordent de l'aire de stationnement, qu'ils rencontrent des difficultés, ou en général ne respectent pas le code, ce qui est normal. Le problème vient du fait que la police en profite pour contrôler les disques et inflige des amendes qui ne sont pas en relation avec la faute du chauffeur, mais de son comportement intégral par rapport à son activité de taxi. Par exemple, un chauffeur a dû payer 4450 francs, soit un montant supérieur au revenu mensuel minimum genevois, simplement pour un excès de la durée de travail par rapport à la loi.

Le président demande des précisions sur les motifs de l'amende discutée.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff explique qu'il s'agissait d'abord d'une infraction à la loi sur la circulation routière (LCR). Cependant, les policiers ont constaté à cette occasion que le chauffeur avait fait usage de son disque

d'enregistrement pour une période plus longue que celle pour laquelle il était destiné. Les policiers ont ensuite constaté qu'il avait commis 11 à 20 infractions, ce qui a eu un effet multiplicatif sur l'amende infligée.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff ne nie pas que les chauffeurs doivent être sanctionnés lorsqu'ils violent la loi, mais il estime que cela doit se faire en respectant le principe de proportionnalité. De surcroît, il faut dire que le temps de pause n'est pas facile à respecter, étant donné qu'un chauffeur peut attendre plus d'une heure à l'aéroport entre deux prises en charge, mais que ce temps d'attente, non rémunéré, n'est pas compté comme une pause. Il est donc souvent nécessaire d'excéder les fameuses douze heures pour faire vivre sa famille.

Concernant les disques, il faut reconnaître qu'il s'agit d'un système d'un autre temps, et qu'à l'ère numérique, il devrait être possible de trouver de meilleures solutions.

La troisième proposition a une longue histoire et doit commencer par un rappel de l'état des lieux. La majorité des taxis a reçu un dédommagement de 40 000 francs lors du passage de l'autorisation d'exploiter un usage commun du domaine public à l'autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) en 2017. Pendant les six premiers mois après son entrée en vigueur, cette loi autorisait les achats et ventes d'autorisations, et un certain nombre de chauffeurs ont acheté des plaques en vue de pouvoir les exploiter sans être dédommagés. Entre-temps, les plaques sont passées de la possibilité de cession à l'usage accru du domaine public, avec une cotisation de 1400 francs par année, valables pendant 6 ans renouvelables.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff montre les données, trouvées sur ge.ch et extraites du PL 12649-B<sup>1</sup>. On peut constater qu'il y a 55 titulaires qui détiennent 144 plaques. En faisant les calculs, on se rend compte que l'Etat a dédommagé tout le monde en changeant de système, mais qu'il reste 54 plaques achetées qui n'ont fait l'objet d'aucun dédommagement. De surcroît, les conditions d'acquisition de la plaque par un loueur sous l'empire de la nouvelle loi sont très compliquées. En effet, le loué doit, d'une part, être sous contrat avec le bailleur avant le dépôt de la LTVTC, soit le 26 février 2020, et, d'autre part, être encore partie au même contrat avec le même bailleur après l'adoption de ladite loi, donc deux ans plus tard, sans possibilité de changer de bail ou de trouver un arrangement avec un autre bailleur.

En raison de ces nouvelles conditions très contraignantes, il y a de fortes chances qu'un certain nombre de baillés ne parviennent pas à obtenir les

---

<sup>1</sup> <https://ge.ch/grandconseil/search?search=12649>

plaques qu'ils utilisent, ce qui est contraire aux buts de la loi. Dans le même temps, l'Etat prévoit d'introduire 200 nouvelles plaques pour réduire la liste d'attente, mais elles ne bénéficieront pas nécessairement aux baillés en question. La proposition est donc de permettre aux détenteurs de ces 54 plaques, non compensés lors du changement de régime d'autorisation, de faire l'acquisition de certaines des nouvelles plaques afin de pouvoir continuer de travailler sans retourner dans la liste d'attente. Pour rappel, c'est exactement ce qui s'est passé en 2017 pour 40 chauffeurs.

Alternativement, par souci d'équité, il pourrait être envisagé de demander à l'Etat de fournir à ces 54 détenteurs un dédommagement, corrigé du chiffre d'affaires de ces dernières années. Ainsi, si l'activité desdits chauffeurs a très bien marché, ceux-ci ne recevront rien, mais, dans le cas contraire, qui semble plus courant, ils n'auront pas l'impression d'être lésés avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

### *Questions*

Un député MCG se demande à propos des marquages sur les portes pourquoi ne pas utiliser le principe du « codering », qui permet de recouvrir des peintures, sans les abîmer une fois qu'on les retire.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff explique que la loi autorise les chauffeurs de taxi à travailler comme VTC, mais qu'ils doivent dans ce cas enlever tous leurs signes distinctifs.

Le député MCG estime qu'il suffirait alors d'utiliser des bombonnes amovibles à ventouse. En outre, le commissaire est en désaccord avec l'idée que la multiplication des amendes lors d'un contrôle soit un problème spécial ; la même chose peut arriver à n'importe quel citoyen, qui se fait contrôler pour excès de vitesse et voit le montant de l'amende être multiplié une fois la carte grise contrôlée, le véhicule lui-même, etc. Instaurer un plafond pour les chauffeurs de taxi créerait dès lors une inégalité de traitement.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff rejoint le député, et ne pense pas qu'il se justifie d'ignorer ces infractions. Cependant, il est interpellé par la multiplicité de l'amende ; il ne nie pas la faute et son caractère répétitif, mais pense qu'il faut comprendre que le chauffeur a l'impression d'être sanctionné de manière disproportionnée.

Le député MCG dit comprendre la réflexion, mais rappelle que les amendes sont définies dans la loi et que le principe est le même pour tout le monde ; il vaut mieux ne pas enfreindre la loi.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff explique que, dans le cas particulier qui a été présenté, le chauffeur a vu son amende réduite de moitié après avoir écrit

directement au juge pour expliquer sa situation. Il est donc difficile de comprendre, si l'amende devait être de 4450 francs ou de la moitié de cette somme, et donc quelle amende est adaptée et méritée.

Le député MCG estime que cela relève de l'appréciation du juge et du Ministère public.

Concernant le temps de travail et les pauses à l'aéroport, le député MCG peut comprendre l'idée de déduire le temps d'attente, alors que le véhicule est à l'arrêt, du temps de travail. Il demande si le tachygraphe est toujours utilisé comme quand il était jeune.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff répond que le tachygraphe est toujours utilisé, alors qu'il s'agit effectivement d'un système de comptage d'un autre temps, et qu'il paraît étrange que l'on ne puisse pas installer d'application de compteur kilométrique.

Le député MCG vérifie s'il a bien compris : 54 plaques ont été prises en bail chez un propriétaire de plaques, alors que les personnes qui les louent doivent attendre deux ans pour pouvoir les transférer à leur nom, et auraient droit d'après les pétitionnaires à un remboursement. Les plaques auraient été achetées à 40 000 francs.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff explique que les détenteurs de concession passés au système de l'AUADP se sont vu rembourser 40 000 francs par l'Etat ; cela a coûté cher à ce dernier, mais ce n'était pas son argent, c'était l'argent des taxis investis entre autres pour la retraite des chauffeurs de taxi. Ce système de retraite n'existe plus aujourd'hui.

Le député MCG demande s'il s'agit, provisoirement, de bailleurs de plaques, qui étaient auparavant considérés comme employeurs.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff explique que cet arrangement de bail à ferme est supprimé dans la nouvelle loi. Cette dernière prévoit des mécanismes pour permettre aux preneurs de bail d'accéder aux plaques. L'argument de la pétition est que cette reprise est conditionnée au fait que ces preneurs de bail étaient déjà détenteurs des plaques avant le dépôt de la loi et qu'ils le soient encore après l'adoption de ladite loi. Si les auditionnés comprennent que les chauffeurs pouvaient être au courant de l'adoption de la loi, ils ne voient pas comment les chauffeurs étaient censés savoir que le dépôt avait eu lieu.

Le député MCG explique que ce qu'on répond communément à ce genre d'arguments, c'est que nul n'est censé ignorer la loi, et que celle-ci est publiée à cet effet dans la Feuille d'avis officielle. Il semble en outre au député que le délai de deux ans avait été choisi dans le but de pouvoir réguler le nombre de taxis en permettant à certains chauffeurs de partir en retraite.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff s'en réfère à un avocat célèbre qui a affirmé que le principe selon lequel nul n'est censé ignorer la loi a une limite. Il comprend en outre l'intérêt de cette période de deux ans, mais la réalité est que, parmi ces 54 plaques, un pourcentage non négligeable ne correspond pas et va retourner sur liste d'attente, alors que ce sont des chauffeurs qui sont en train de travailler.

Le député MCG comprend le problème avec l'adage selon lequel nul n'est censé ignorer la loi pour un citoyen lambda, mais il pointe que les choses sont différentes pour quelqu'un qui fait une acquisition, et qui est dès lors supposé prendre connaissance de ses droits et devoirs liés à ladite acquisition.

Le député UDC demande quel périmètre serait concerné par le prix forfaitaire à 30 francs de la pétition 2135.

L'accompagnant de M<sup>me</sup> Le Goff répond qu'il ne s'agit que des hôtels situés à proximité de l'aéroport et équipés de navettes, et donc pour lesquels des alternatives gratuites existent. Concernant les autres zones, l'Etat est en train de travailler sur un zonage avec forfait que les auditionnés ne remettent pas en question.

M<sup>me</sup> Le Goff donne comme exemple les hôtels Starling ou NH.

Une députée PLR demande comment le montant du forfait demandé a été fixé.

M<sup>me</sup> Le Goff explique que les auditionnés se sont basés sur les heures d'attente à l'aéroport, qui varient entre une et trois heures, et dépendent de plusieurs facteurs comme les retards des avions ou le nombre de chauffeurs de taxi en attente.

La députée PLR demande quelle distance de course depuis l'aéroport peut permettre d'obtenir 30 francs au compteur.

M<sup>me</sup> Le Goff répond que ce chiffre est atteint dès avant la gare, par exemple à l'hôtel Intercontinental.

Le député MCG demande comment il est possible qu'en faisant le même trajet, par exemple de Versoix à l'aéroport, il est possible de payer des montants différents à chaque fois.

M<sup>me</sup> Le Goff explique que le montant de la course peut varier en fonction de la circulation, qui n'est pas identique, par exemple, à 10h et à 16h30.

Le député MCG demande s'il ne serait pas plus intéressant de facturer les courses à la distance plutôt qu'au temps.

M<sup>me</sup> Le Goff explique que la LTVTC prévoit effectivement un forfait plafond, qui sera payé si le compteur monte plus haut, mais un chauffeur pris dans la circulation travaille quand même et doit être payé.



Le député MCG s'interroge en outre sur le fonctionnement des taxis à l'aéroport, qui a beaucoup changé avec le temps.

M<sup>me</sup> Le Goff explique que les taxis entrent normalement dans l'aéroport, avec un pass vers la barrière, puis attendent, parfois deux ou trois heures, qu'un client arrive. Il y a toujours un agent de sécurité, mais il n'est là que pour guider les six ou sept taxis en bout de ligne, qui chargent les clients.

*La pétition P 2130 a été traitée une seconde fois par la commission des transports lors de sa séance du 28 juin 2022 en même temps que trois autres pétitions relevant d'une thématique connexe.*

*P 2134 pour la suppression des logos officiels sur les portières des taxis*

*P 2135 pour un prix minimum des courses aux hôtels à proximité de l'aéroport*

*P 2136 : Non aux amendes abusives infligées aux taxis genevois*

*Lors de cette séance, M<sup>me</sup> Ingrid Unterlerchner, juriste auprès de la direction générale de l'OCIRT, M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, et M<sup>me</sup> Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe – DEE, ont été auditionnés.*

*M<sup>me</sup> Fabienne Fischer, conseillère d'Etat chargée du département de l'économie et de l'emploi, était également présente.*

M<sup>me</sup> Errouane commence par la P 2130, qui concerne les AUADP. M<sup>me</sup> Errouane rappelle que ce sujet a déjà été largement discuté devant la commission, tout en notant que la pétition a été déposée le 16 août 2021, donc juste avant que la commission traite de la question. Du point de vue du département, la pétition est devenue obsolète, et M<sup>me</sup> Errouane renvoie les commissaires à la note du département du **16 novembre 2021, ainsi qu'à celle du 6 décembre 2021, produites à l'appui du rapport de majorité du PL 12649-B<sup>2</sup>, en annexes 2 et 3.**

Dans ces notes, le département rappelle ce qu'étaient le bail à ferme et la location de plaques, et le fait qu'avec l'adoption de la LTVTC encore en vigueur, on était passé du principe de la concession au principe de l'autorisation d'exploitation avec une taxe annuelle de 1400 francs, enlevant sa valeur marchande à l'AUADP. Lesdites notes expliquent aussi qu'il n'y avait pas lieu d'indemniser les titulaires d'AUADP, étant donné que cela avait déjà été fait au moment de l'entrée en vigueur de la loi, en 2017, pour un montant d'environ 21 millions de francs. En outre, suite aux discussions devant

---

<sup>2</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12649B.pdf>

la commission, un article 46, alinéa 9, avait été ajouté à la LTVTC qui tranche la question de savoir s'il fallait indemniser les détenteurs d'AUADP ou les inciter financièrement à restituer celles-ci de manière anticipée, en décidant pour cette deuxième option. Enfin, M<sup>me</sup> Errouane ajoute que cette question est visée par les deux recours, et sera donc traitée par la Cour constitutionnelle. En conséquence, le département estime que le sujet a été suffisamment traité, et le sera encore par la Cour de justice, et qu'il n'est pas utile d'envoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Le président propose aux députés de poser leurs éventuelles questions, étant rappelé que, pour des questions plus politiques, la conseillère d'Etat rejoindra les commissaires vers 17h45.

Un député MCG a l'impression que la demande portée par la pétition est d'ordre général ; le député ne comprend pas sa relation avec la LTVTC.

Un député MCG pense comprendre que les pétitionnaires demandent à ce que le changement, qui va avoir lieu, soit compensé financièrement d'une manière ou d'une autre, mais trouve la revendication imprécise. Le commissaire demande s'il serait possible de trouver un financement pour les personnes qui quittent la profession, pour aller dans le sens des pétitionnaires.

M<sup>me</sup> Errouane rappelle que cette question a justement été discutée devant la commission en novembre et décembre 2021, et que la commission a alors décidé de ne pas entrer en matière sur une indemnisation, à laquelle elle a préféré la solution de l'incitation. M<sup>me</sup> Errouane trouverait dangereux de rouvrir ce dossier avant même l'entrée en vigueur de la nouvelle mouture de la LTVTC.

Un député Vert demande comment les travaux devraient se dérouler : en se limitant aux questions dans un premier temps, ou en enchaînant avec un petit débat pour chaque pétition ?

Le président préfère se contenter des questions techniques pour le département en premier lieu, puis poser d'éventuelles questions politiques à M<sup>me</sup> Fischer quand elle arrivera, avant de prendre position sur les quatre pétitions en même temps.

Le président demande à M. Stacchetti combien de chauffeurs sont sur la liste d'attente.

M. Stacchetti répond qu'il y avait, au 14 juin 2022, 701 personnes sur la liste d'attente.

Un député Vert, faisant référence à la remarque du député MCG, estime que cette pétition manque de clarté, explique que les pétitionnaires veulent pouvoir continuer à revendre leurs AUADP selon les règles du marché,

pouvant de cette manière court-circuiter la liste d'attente ; c'est une histoire de marchandage, que la commission a décidé de supprimer à une quasi-unanimité.

### **Prises de position**

Un député explique que le MCG a une prise de position globale sur les quatre pétitions. Le parti estime que celles-ci relèvent d'un malaise général, dans les milieux des taxis, qui vient d'une conjecture selon laquelle il devient difficile, voire impossible, de circuler dans certaines zones. On demande en outre aux taxis de respecter la loi, tandis que certains milieux en font fi avec l'accord des autorités. En résumé, la loi semble ne pas être la même pour tout le monde, tandis que les conditions économiques générales ne sont pas acceptables pour le milieu des taxis. Pour ces raisons, le MCG votera le renvoi des pétitions au Conseil d'Etat.

Un représentant de l'UDC se positionne de la même manière que le MCG et votera le renvoi des quatre pétitions au Conseil d'Etat.

Un député PLR rappelle qu'en effet la commission a déjà débattu des questions soulevées par les pétitions, et notamment la question de la revente des AUADP, en profondeur, pendant deux fois trois mois, ce qui suffit. De surcroît, certains points des pétitions ne sont pas du ressort du Grand Conseil mais de l'administration. En conséquence, le PLR refusera le renvoi au Conseil d'Etat et votera le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Un député PDC estime que la commission a beaucoup travaillé sur ces questions, les étudiant en profondeur ; le député renvoie à ce sujet les commissaires au premier rapport qui dépasse les 500 pages. Concernant la première pétition, la commission a clairement voulu mettre fin aux AUADP, et revenir en arrière serait une erreur. La proposition des pétitionnaires concernant les tarifs de l'aéroport ne tient pas non plus la route, et le député PDC, qui comprend bien qu'il ne soit pas raisonnable de faire 4 heures de queue pour 6 francs de recette, espère qu'une solution bilatérale sera trouvée entre les taxis et le DEE. Concernant les logos, encore une fois il faudra trouver une solution, mais il s'agit d'un point de détail qui ne devrait pas concerner le Grand Conseil. Pour finir avec les amendes, il faut dire que la police fait son travail qui est de constater les infractions, et tous les citoyens sont égaux face à cela. En conséquence, le PDC refusera le renvoi au Conseil d'Etat.

Un député Vert regrette pour commencer le traitement tardif des pétitions, qui auraient pu être intégrées dans les débats sur la deuxième mouture du projet de loi ; la commission a donc une responsabilité dans cette situation. Cependant, tous les sujets soulevés par les pétitionnaires ont été traités dans les deux moutures, et il ne fait aucun doute que le Conseil d'Etat, si les pétitions

lui étaient envoyées, rappellerait à la commission ce qu'elle a déjà décidé elle-même. Concernant la première pétition, le député Vert serait même tenté de la classer, quoique ce soit un geste purement symbolique que personne ne comprend réellement. En conséquence, le groupe des Verts soutiendra le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Un député socialiste considère aussi que la plupart des sujets ont été traités, et votera donc le dépôt sur le bureau. Il aurait aussi été tenté par le classement pour la première pétition, mais trouve le dépôt plus adéquat.

Le député Ensemble à Gauche votera, au nom du groupe EAG, le dépôt sur le bureau de la P 2130 ; il considère que le sujet de fond mérite ce traitement. Concernant les trois autres pétitions, il abonde dans le sens du député PLR en ce que les objets soulevés ne sont pas du rang de ce que doit traiter le Grand Conseil, et votera en conséquence le renvoi desdites pétitions au Conseil d'Etat.

Le président propose aux auditionnés d'attendre dehors, le temps du vote.

### **Vote**

Le président met aux voix le renvoi de la P 2130 au Conseil d'Etat :

Oui : 3 (2 MCG, 1 UDC)  
Non : 11 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Abstentions : –

**Le renvoi de la P 2130 au Conseil d'Etat est refusé.**

Le président met aux voix le dépôt de la P 2130 sur le bureau du Grand Conseil :

Oui : 11 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Non : 3 (2 MCG, 1 UDC)  
Abstentions : –

**Le dépôt de la P 2130 sur le bureau du Grand Conseil est accepté.**

## NOTE DEPARTEMENTALE

<b>Concerne</b>	PL-LTVTC (PL-12649)
<b>Distribution</b>	Aux membres de la Commission des transports
<b>Auteur</b>	DEE – OCIRT – PCTN / Matthias Stacchetti
<b>Date</b>	06.12.2021

**1. Contexte**

Lors de sa séance du 23.11.2021, la commission des transports a demandé au DEE d'examiner la question de la nécessité d'indemniser les titulaires d'AUADP en raison de l'interdiction du bail à ferme prévue dans le projet de refonte de la LTVTC.

**2. Historique**

Du 6 mars 1980 au 31 décembre 1999<sup>1</sup>, aucune taxe n'était perçue par l'Etat pour l'usage accru du domaine public par les taxis et aucun numerus clausus n'était fixé. Sur la question de la transmissibilité des permis de service public, la loi prévoyait une interdiction de principe, mais néanmoins une possibilité de les céder à titre onéreux à certaines conditions. Cette exception a conduit dans les années 80 à des cessions sous seing privé pour des montants allant jusqu'à CHF 200'000.-<sup>2</sup> puis à l'abrogation en 1992 de ce qui est qualifié de dérapage par les auteurs de l'Historique des lois et règlements taxis à Genève (ch. 14). Il y a lieu de préciser que l'Etat n'a strictement rien perçu dans le cadre de ces transactions. En dehors de cette période, les transmissions ont été limitées aux héritiers dans les cas de successions.

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2000<sup>3</sup>, le nombre des permis de service public a été limité à 666, une liste d'attente a été créée et une taxe annuelle de CHF 1'300.- a été prélevée par l'Etat. Pour réduire le nombre de permis de service public à 666, une indemnité comprise entre CHF 30'000.- et 40'000.- a été versée par l'Etat aux personnes qui renonçaient au(x) leur(s). Le principe du versement d'une indemnité en cas d'annulation des permis de service public est demeuré la règle jusqu'au 15 mai 2005.

Dès le 15 mai 2005<sup>4</sup>, une taxe unique a été instaurée d'un montant minimum de CHF 40'000.-, avec charge au Conseil d'Etat de la fixer. Elle l'a été provisoirement à CHF 82'000.-. Après un arrêt du Tribunal fédéral de 2011<sup>5</sup>, le montant a été arrêté à CHF 40'000.-. Le numerus clausus a évolué à 900, puis à 875.

Dès le 1<sup>er</sup> juillet 2017<sup>6</sup>, la notion de concession tombe au profit d'une autorisation d'usage accru du domaine public d'une durée de 6 ans renouvelable. La taxe annuelle se monte à CHF 1'400.-. Le

<sup>1</sup> Loi sur les services de taxis du 14 septembre 1979 et son règlement d'exécution

<sup>2</sup> Historique des lois et règlements taxis à Genève Audition de M. Nicolas BOLLE, secrétaire adjoint devant la Commission des transports du 24 février 2004. Complété jusqu'au 22 avril 2015 par M. Pierre JENNI, ch. 13 et 14

<sup>3</sup> Loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 et son règlement d'exécution et son règlement d'application

<sup>4</sup> Loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles du 21 janvier 2005

<sup>5</sup> TF 2C 609/2010 du 18.06.2011

<sup>6</sup> Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 13 octobre 2016 et son règlement d'application

numéros clausus a été augmenté à 1'300, puis réduit à 1'100 dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Pour compenser le passage du régime de concession à celui d'autorisation, l'Etat a remboursé l'ensemble des montants versés à l'Etat au titre de taxe unique au sens de la loi de 2005. Cette mesure a conduit à l'indemnisation de 492 titulaires pour un montant total de CHF 18'187'000.-. L'article 47 LTVTC a donné la possibilité aux titulaires d'AUADP de les céder sous seing privé sous réserve de l'enregistrement formel auprès de la PCTN, étant précisé que tant le cédant que le cessionnaire perdaient tout droit à une indemnisation suite à l'opération.

### 3. Analyse

Sur les 875 titulaires d'AUADP le 1<sup>er</sup> juillet 2017, 490<sup>7</sup> avaient payé des montants à l'Etat au titre de taxe unique. Parmi ceux-ci 470 ont été remboursés et 20 ont cédé leur AUADP sous seing privé pour un prix moyen de CHF 40'000.-. Il en découle que l'Etat ne doit plus rien dans ce cadre puisqu'il a remboursé tout ce qu'il avait perçu sans même imputer un montant pour l'usage accru du domaine public entre 2005 et 2017.

Le passage de la concession à l'autorisation d'une durée de 6 ans impliquait clairement pour tous les titulaires qu'aucune garantie de renouvellement de leur(s) autorisation(s) au-delà de cette durée n'existait. A plus forte raison, ils n'avaient aucune garantie que la possibilité de louer leurs AUADP subsisterait. Ils ne peuvent dès lors pas se prévaloir d'une violation du principe de la bonne foi, ce d'autant plus qu'un bilan devait être effectué par le Conseil d'Etat après deux ans d'application et que la modification, y compris le délai transitoire d'un an portera effet au plus tôt le 1<sup>er</sup> juillet 2023.

### 4. Conclusion

Au vu de ce qui précède, le DEE propose à la commission des transports de renoncer à octroyer des indemnités dans le cadre de l'interdiction du bail à ferme prévue dans la refonte de la LTVTC.

---

<sup>7</sup> Dans les faits, 492 personnes étaient concernées au moment de l'entrée en vigueur de la LTVTC. Une personne a manqué le délai de trois ans pour déposer une demande d'indemnisation (recours actuellement pendant au Tribunal fédéral) et une autre a renoncé car ses dettes envers l'Etat aurait conduit à une compensation totale de l'indemnité.

*Date de dépôt : 15 août 2022*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de Sandro Pistis**

La situation de nombreux chauffeurs de taxi est précaire et incertaine. Ils doivent faire face à de nombreuses difficultés, en particulier le fait de ne pas pouvoir circuler aisément à travers les rues de Genève. Ainsi, le nombre de voies réservées aux taxis est largement insuffisant.

En modifiant cette situation, il serait possible de trouver des améliorations à la fois pour les consommateurs et pour les professionnels.

Car si on limite les autorisations d'usage accru du domaine public, il convient dans le même temps de trouver des solutions adéquates pour les taxis.

Par la même occasion, il serait judicieux d'améliorer les conditions de circulation pour tous les usagers de nos routes qu'ils soient à deux ou à quatre roues. Multiplier les embouteillages et les difficultés pour les automobilistes ne peut en aucun cas être une politique de la mobilité acceptable.

En effet, il convient d'être à l'écoute des chauffeurs de taxi mais aussi, plus généralement, de l'ensemble du peuple genevois.

Par ailleurs, un examen des conditions sociales des chauffeurs de taxi s'impose également, afin d'empêcher ces professionnels de tomber dans la précarité. C'est aussi la responsabilité de l'Etat de mettre en place des conditions-cadres qui permettent de vivre normalement à Genève.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'envoyer cette pétition au Conseil d'Etat, afin de continuer à examiner avec attention les problématiques soulevées par les professionnels du taxi.

*Date de dépôt : 2 septembre 2022*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de Christo Ivanov**

La pétition 2130 propose d'autoriser la vente et l'achat d'AUADP, de permettre aux détenteurs des 54 plaques qui n'ont pas été compensées lors du passage aux AUADP de vendre celles-ci au même montant que celui que l'Etat avait fixé lors de l'instauration des AUADP.

Cela permettrait à des chauffeurs de continuer à travailler sans retourner sur la case « liste d'attente », cas de figure similaire à celui des 40 chauffeurs non-détenteurs (LTVTC 2017).

Alternativement, par souci d'égalité de traitement de tous les taxis genevois, nous demandons à l'Etat de dédommager ces détenteurs, corrigé du chiffre d'affaires de l'exploitation de ces plaques 2018 et 2022.

La minorité de la commission des transports regrette la posture de la magistrate qui indique que ces objets des pétitions sont couverts par la loi PL 12649. Or, lors des débats en plénière sur ce PL, la minorité de la commission des transports avait déposé plus de 30 amendements dont certains avaient repris les points soulevés par le dépôt de cette pétition. Le parlement avait refusé ces amendements.

Cette problématique existe pourtant bel et bien toujours et rien n'a été voté par notre Grand Conseil, il faut bien le reconnaître. La preuve en est que de nombreux recours ont été déposés par tous les milieux des taxis contre cette nouvelle loi. Ces problématiques existent donc toujours et n'ont pas encore été réglées.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande d'accepter, Mesdames et Messieurs les député(e)s, la pétition P 2130 et de la renvoyer au Conseil d'Etat.