

Date de dépôt : 5 février 2020

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de MM. Yves Nidegger, Stéphane Florey, Philippe Guénat, Eric Ischi, Olivier Wasmer, Antoine Bertschy, Eric Bertinat et Eric Leyvraz modifiant la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (LTaxis) (H 1 30)

Rapport de majorité de M. Rolin Wavre (page 1)

Rapport de minorité de M. Christo Ivanov (page 40)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Rolin Wavre

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le PL 10513 a été à l'ordre du jour de la commission des transports à 30 reprises entre son dépôt le 30 juin 2009, sa présentation par le premier signataire en 2013, son gel et dégel à deux occasions et le refus d'entrée en matière finalement voté à la quasi-unanimité le 10 septembre 2019, soit plus de dix ans après son dépôt. Le soussigné a lui-même ajouté un peu de retard au retard, enseveli sous la masse de PV anciens à parcourir pour trouver trace de l'examen du PL 10513 au cours de débats s'étalant sur trois législatures.

La commission s'est réunie sous les présidences de MM. Antoine Droin (2013), Pascal Spuhler (2015), Pierre Vanek (2016), Olivier Cerutti (2019). M. Aurélien Riondel et Tazio Dello Buono (2013), M^{me} Clémentine Cyprien (2015), M^{me} Tina Rodriguez (2016) et M. Vincent Moret (2019) ont successivement assuré le procès-verbal avec précision. Que toutes ces

personnes soient remerciées selon leurs mérites respectifs pour leur contribution aux travaux de la commission.

En résumé

Le 10 septembre 2019, la commission des transports a finalement refusé l'entrée en matière sur le PL 10513 déposé le 30 juin 2009, soit il y a dix ans ! Le projet visait avant tout à modifier la loi du 21 janvier 2005 (H 1 30) par l'instauration d'une seule catégorie de taxis, de service public, sur la base d'un contrat de prestations, une centrale unique, la suppression de la taxe unique et un bail à ferme pour tous les exploitants au dire des signataires.

Dès sa première mention à la commission des transports, le PL 10513 a été dans l'ombre d'autres PL examinés dans les détails, en particulier les PL 10697 et PL 11709 :

- PL 10697 sur le transport professionnel de personnes (H 1 30) ;
- PL 11010 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Voies bus) en 2013 ; puis
- PL 11707 abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (10697 – dispositions soumises au référendum à 3%) ;
- PL 11708 abrogeant la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels de personnes (LTSP) (H 1 30) (10697 – dispositions soumises au référendum à 500 signatures) ;
- PL 11709 sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) ;
- PL 11710 modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC-1) (H 1 31).

Plusieurs motions ont également agrémenté ce bouquet déjà touffu :

- M 1889 (relative au règlement d'exécution de la loi sur les taxis et limousines – transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) – (R Taxis) H 1 30.01 ;
- M 1895 (demandant à l'Etat d'instaurer des incitations favorisant l'acquisition de véhicules peu polluants destinés à l'exercice de la profession de chauffeur de taxi à Genève) ;
- M 2097 (demandant d'assurer la sauvegarde du fonds pour l'amélioration des conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi) ;

- M 2284 (pour des conditions d'exercice de la profession de chauffeur de taxi décentes).

Le soussigné rapporteur de majorité n'a pas estimé nécessaire de rapporter dans son intégralité les débats qui ont eu lieu sur ce bouquet de projets même s'il a dû les parcourir pour vérifier qu'ils ne contenaient pas d'éléments d'information spécifique au traitement du PL 10513. La séance du 10 octobre 2015 fait exception puisqu'elle a permis à son premier signataire d'en faire la présentation presque six ans après son dépôt, dont deux années de gel. Pour un panorama complet du débat, on se reportera au monumental et très bien organisé rapport sur le PL 11709 rédigé par le député Jean Romain.

A noter aussi que les PL 11707, 11708, 11709 et 11710 ont tous été adoptés en plénière le 13 octobre 2016. On peut regretter pour l'efficacité de notre système parlementaire que ce PL n'ait pas été retiré en 2016 déjà selon les engagements de ses défenseurs, une fois les projets principaux adoptés. D'autant que ce PL vise à modifier une loi qui n'existe plus.

Extrait des débats

Les 18 et 25 juin 2013, le débat porte sur le PL 10697 sorti de sous-commission. Le PL 10513 est à l'ordre du jour. Le 2 juillet 2013, le président demande à la commission si cette dernière souhaite geler le vote du PL 10513 jusqu'à l'approbation de la loi votée, ce qu'elle accepte à l'unanimité.

Lors de la séance du 13 octobre 2015, le président, s'adressant à un député UDC, s'enquiert des disponibilités de M. Nidegger pour une audition devant la commission. Le député lui répond que celui-ci est disponible pour une audition.

Le président annonce alors que cette audition sera programmée, tout comme celle de M. Roulet, avocat de la centrale 141, de la CTG, de l'ATSP et de la SCCIT.

Le président propose de lier la motion du parti socialiste aux PL 11709 et 11710. Le président constate l'accord de la commission.

Une députée (S) rappelle que le PL 10513 devrait également être lié aux PL 11709 et 11710. Ainsi, les auditionnés pourront se positionner sur l'ensemble de ces objets.

Le président acquiesce et annonce que l'audition de M. Nidegger se fera avant celle de la centrale 141 ainsi que du CTG, de l'ATSP et de la SCCIT, sur la suggestion de la députée (S).

Celle-ci indique que les procès-verbaux concernant le PL 10513 ne sont pas disponibles et souhaite connaître les dates auxquelles ceux-ci ont été établis.

Le président annonce qu'une vérification de cette question sera faite.

Séance du 10 novembre 2015

Audition de M. Yves Nidegger, 1^{er} signataire du PL 10513

Le président souhaite la bienvenue à M. Nidegger. Le président explique que la commission estime que le PL 10513 vaut la peine d'être réétudié dans le cadre des PL 11709 et 11710 puisqu'ils traitent du même objet.

M. Nidegger demande si la commission est déjà entrée en matière sur les PL 11709 et 11710.

Le président répond négativement et précise que les travaux sur ces projets de lois ont été juste entamés par des auditions.

M. Nidegger explique que l'exposé des motifs fait en 2009 dans le PL 10513 reste valable, notamment la présentation historique succincte qui y avait été faite. Ce dernier point permettant de comprendre la situation. M. Nidegger souligne que, dans le domaine des transports par taxis, la concurrence semble avoir des effets inverses à ceux qui sont normalement attendus. En effet, avec trop d'intervenants, on constate qu'il y a des refus des courses considérées peu rentables, et une baisse de la qualité du service. De ce fait, les villes imposent un nombre de taxis considéré comme adéquat.

M. Nidegger rappelle qu'en 1992, l'initiative populaire pour des taxis égaux et moins chers a provoqué une augmentation du nombre de chauffeurs de taxi avec en corollaire une baisse de la qualité du service. La loi de 1999 avait pour but de réduire ce nombre et d'améliorer les conditions sociales de la profession. En 2005, une nouvelle loi visait aussi à améliorer la situation en introduisant des catégories différentes de taxis, l'une pouvant utiliser les voies de bus, l'autre non. Cette discrimination place cependant le client dans une situation impossible.

M. Nidegger explique que l'utilisation des voies de bus coûte cher à la première catégorie, tandis que la deuxième serait tentée de ne pas payer pour ces mêmes avantages. M. Nidegger estime cependant que la loi datée de 2005 est bien faite. M. Nidegger explique avoir souhaité, pour cette raison, utiliser la loi 2005 comme base de travail. Les mémoriaux des séances de janvier 2005 ont cependant montré que le problème de cette loi résidait dans l'allocation d'un budget nécessaire aux contrôles à effectuer. Ce budget

n'ayant pas été voté, la situation a été bloquée, La loi ne pouvant pas être appliquée.

M. Nidegger constatant cette situation a proposé le PL 10513. Par la suite, M. Unger a soumis un nouveau projet de loi. Celui-ci ne permettait cependant pas une comparaison aisée avec la loi de 2005. Ainsi, il y a eu vote sans réelle compréhension des enjeux.

M. Nidegger souligne que c'est une des raisons qui mène à revenir aujourd'hui sur la question toujours problématique des deux catégories de taxis. M. Nidegger explique que le PL 10513 utilisait la notion d'utilité publique dans le cadre d'un service public complémentaire à ce que font les TPG dans le domaine du transport collectif. Il y a donc l'établissement d'un monopole en échange d'une concession, de manière à conserver la liberté du commerce et de l'industrie. M. Nidegger cite à ce propos l'avis du professeur Auer rendu lors des travaux préparatoires à la loi 2005 : « Si le service des taxis était régi par un nouveau monopole cantonal et soumis à un numerus clausus de tous les chauffeurs, l'obligation de s'affilier à une compagnie, elle-même reliée à une centrale, ne poserait pas de problèmes constitutionnels particuliers et apparaîtrait comme une simple conséquence du régime monopolistique. Dans cette hypothèse, les particuliers à qui serait confiée l'exécution du monopole ne seraient en effet plus au bénéfice de la liberté économique, dans la mesure où les rapports qu'ils nouent avec l'Etat relèveraient alors essentiellement de droit public. »

M. Nidegger estime qu'en ce qui concerne les PL 11709 et 11710, il faudrait trouver une solution à cette distinction de catégories de taxis de manière à éviter une décision du Tribunal fédéral refusant ce projet de loi pour protéger la liberté du commerce et de l'industrie.

M. Nidegger rapporte que la solution du monopole contre une concession était favorisée par les socialistes et l'UDC et ne violait pas la liberté du commerce et de l'industrie. Celle-ci était cependant jugée excessive pas d'autres. M. Nidegger dit avoir repris la proposition du professeur Auer de l'installation d'une centrale unique de manière à produire un monopole. Celui-ci peut être instauré d'une autre manière.

M. Nidegger énumère les points de conflits existants à l'époque. Il s'agissait de l'instauration d'une catégorie unique, plus des ressources nécessaires pour appliquer la loi. Ce dernier point étant réglé par l'instauration d'un contrat de prestations entre l'Etat et un organe faîtière de la profession. Cet organe aurait tout intérêt à appliquer des contrôles à son avantage.

M. Nidegger aborde ensuite la question de la taxe unique permettant aux taxis de monnayer leur sortie de la concession. Dans les PL 11709 et 11710, les conditions de sortie de la concession sont d'ailleurs trop restrictives. Il faut mettre en place des moyens plus incitatifs. La location des plaques d'immatriculation est aussi favorisée par les PL 11709 et 11710, dans l'optique de favoriser l'émergence de quelques grandes sociétés. Cependant, cela n'est pas servi dans les PL 11709 et 11710. M. Nidegger propose de partir du droit actuel pour l'adapter aux considérations du moment plutôt que rédiger une loi nouvelle basée sur un projet de loi du Conseil d'Etat. Ces PL 11709 et 11710 adressent cependant un certain nombre de questions de manière juste. Il s'agit notamment de la catégorie unique. L'article 4 des PL 11709 et 11710 définit clairement la catégorie des taxis bénéficiant de l'usage accru du domaine public par opposition aux voitures de transport avec chauffeur.

M. Nidegger estime cependant qu'il faut préciser que la notion de taxi s'attache à une voiture et non pas à une personne. Dans l'article 4 lettre b des PL 11709 et 11710, la notion de chauffeur ne devrait pas être mise en avant. On doit avoir un personnel qui offre un service dans un cadre qui assure la sécurité sur la route et la loyauté dans les transactions. Ceci est réalisable en déterminant la notion de chauffeur pour toutes les catégories et en ayant des voitures équipées et identifiables comme taxis.

M. Nidegger indique siéger dans le conseil d'administration de la Fondation des parkings et rapporte qu'en Russie chaque véhicule stationné voit son droit de stationner contrôlé. On arrive alors à un stade de contrôle pratiquement continu même avec peu de personnel.

M. Nidegger explique que l'on peut imaginer des contrôles informatisés, que l'Etat dispose des mêmes armes qu'une entreprise comme Uber. Cette technologie permettrait de savoir si un véhicule situé sur une voie de bus est en infraction ou pas. M. Nidegger souligne que la problématique est l'impossibilité à faire des contrôles malgré de bonnes lois. L'approche de M. Maudet vise à régler les problèmes à leurs racines, mais il s'agit également de réfléchir aux conséquences constitutionnelles.

M. Nidegger relève que la lettre c de l'article 4 des PL 11709 et 11710 concerne les entreprises. Or, on ne peut pas créer une entreprise de taxis actuellement à Genève car la concession ne peut pas s'acheter. Les PL 11709 et 11710 rendent, de plus, les conditions de vente des concessions plus restrictives étant donné que ces transactions doivent se réaliser dans un délai de six mois à compter de la mise en vigueur des lois.

M. Nidegger constate qu'une sortie honorable n'est pas possible pour les personnes souhaitant vendre leur concession, de même que la rentabilisation des entreprises sur la base des rachats de concessions.

M. Nidegger estime que l'article 9 des PL 1709 et 11710 concernant l'obligation générale de s'annoncer est un peu léger.

M. Nidegger déclare que l'article 12 est très restrictif. On pourrait imaginer une reconduite de l'autorisation que l'on pourrait dénoncer le cas échéant. Cette caducité automatique est problématique. M. Nidegger relève que l'article 19 lettre b concernant l'utilisation du domaine public semble mal rédigé. En effet, il est stipulé que les taxis sont autorisés à emprunter les voies de bus seulement s'ils transportent des passagers. Or, ceci pourrait prolonger le temps d'attente d'un client ce qui est contraire au but recherché. M. Nidegger souligne que l'article 19 alinéa 2 est également problématique puisqu'il interdit à un taxi public de circuler dans le dessein de rechercher des clients. La question se pose de savoir comment distinguer un taxi qui circule dans le but de rechercher un client d'un autre.

M. Nidegger donne l'exemple d'Uber qui permet à un client de se signaler aux chauffeurs via une application et le compare à des clients d'un chauffeur de taxi qui se signalent d'un geste de la main. M. Nidegger estime que, dans cette situation, les PL 11709 et 11710 semblent difficiles à appliquer.

M. Nidegger aborde ensuite la question de l'aéroport de Genève. En effet, certains véhicules, minibus ou autres sont loués en France et stationnent dans les garages de l'aéroport sans ordre de courses. Les rabatteurs attendent les clients anglais à la sortie de l'aéroport leur proposant un trajet à Megève, par exemple. M. Nidegger se pose la question de la définition d'un ordre de course dans ce cas précis et souligne que ce point n'est pas spécifié dans les textes de loi. De plus, selon les PL 11709 et 11710, une taxe supplémentaire au paiement de la concession sera imposée aux taxis pour l'accès l'aéroport de Genève.

M. Nidegger explique que le marché de l'aéroport de Genève est occupé par des intervenants provenant des pays voisins soumis à une limitation de leur activité pour une durée de 90 jours. Les contrôles nécessaires pour vérifier le respect de cette durée maximale sont difficiles à mettre en œuvre. M. Nidegger estime que l'aéroport de Genève, puisqu'il gère l'accès des taxis à son installation, doit aussi être soumis à l'obligation de contrôler les activités de transport citées plus haut.

M. Nidegger constate que les courses spécialement rentables sont ainsi dévolues à des chauffeurs qui ne sont pas soumis aux règles. M. Nidegger

déclare que l'accès à l'aéroport de Genève est un point à régler pour arrêter la guerre des taxis.

Un député (EAG) demande si M. Nidegger a une recommandation au vu des multiples projets de lois et propositions de motions produits dans le cadre des transports en taxi.

M. Nidegger estime que pour apporter une solution aux différentes catégories sans enfreindre le droit constitutionnel, il faudrait utiliser la loi actuelle, de même que les propositions du PL 10513 parce qu'il se calque sur la loi actuelle et des PL 11709 et 11710, principalement pour la résolution de la problématique de distinction des deux catégories. Une autre solution serait d'intégrer, si possible, les six préoccupations telles que mentionnées dans le PL 10513 dans le cadre des PL 11709 et 11710. Les deux approches sont possibles.

M. Nidegger juge néanmoins que prendre pour base la loi actuelle est une stratégie moins hardie étant donné la sensibilité du sujet. De plus, le SCOM maîtrise la loi actuelle des taxis. M. Nidegger conclut que le principal est de résoudre le problème posé par l'existence de deux catégories.

Un député (MCG) interroge M. Nidegger quant à la liberté du commerce et de l'industrie et de la résolution de la problématique Uber dans le PL. Il rappelle que la seule différence entre VTC et taxis est le contenu des examens à passer. Selon les discussions menées en commission, il a été constaté que ces projets de lois combleraient une inégalité dans les autorisations en fusionnant les catégories jaunes et bleues. Il n'y a plus ici de centrale unique mais des centrales multiples et des applications qui permettent de faire jouer la concurrence.

M. Nidegger cite à ce propos la jurisprudence californienne qui fait de l'entreprise Uber un employeur et rapporte que la SUVA considère les affiliés de la centrale Taxiphone comme des employés sous l'angle de l'assurance-accident. M. Nidegger estime qu'Uber va devoir se transformer, notamment à cause de la réaction de l'Etat, qui souhaite réguler son activité.

M. Nidegger déclare qu'il faut appliquer les mêmes règles à tous. Un examen pour tous les chauffeurs qui se mettent à disposition ainsi que l'échange de l'utilisation accrue du domaine public en contrepartie d'un *numerous clausus*, comme le prévoient les PL 11709 et 11710, permettent de ne pas violer la liberté du commerce et de l'industrie.

M. Nidegger rappelle cependant que des détails sont à régler, notamment la distinction existant entre le fait de héler un taxi dans la rue, et celui de commander une course sur son smartphone 30 minutes à l'avance. M. Nidegger explique que le taxi ayant droit à l'utilisation accrue du domaine

public avait un droit de stationnement. Les chauffeurs attendent alors la prochaine course dans un lieu de stationnement dédié. Il faudrait imposer le même système aux chauffeurs ne jouissant pas de ce droit particulier, l'objectif étant de supprimer la possibilité de circuler en attendant un client.

M. Nidegger explique que le principe de l'égalité de traitement est à revoir dans les PL 11709 et 11710. De même, ces projets de lois tablent de manière optimiste sur un fleurissement des entreprises ; or, il semble que les lois actuelles ne le permettent pas.

Le même député (MCG) juge l'aménagement de centrales pour les VTC impraticable et demande à M. Nidegger si des chauffeurs de taxi du service public, mais inscrits chez Uber pour prendre des courses supplémentaires, devraient avoir le droit d'utiliser le domaine public.

M. Nidegger indique que c'est la raison de sa proposition de lier le privilège de l'accès au domaine public à une voiture et non pas à une personne.

Le même député dit avoir constaté que la plupart des chauffeurs Uber étaient également des chauffeurs de taxis jaunes ou bleus.

M. Nidegger rappelle sa proposition d'une centrale unique avec un contrat de prestations à l'Etat.

Le même rappelle que le projet de loi est évolutif. Il ne faut pas condamner la loi avant qu'elle ne puisse être applicable.

M. Nidegger explique que la loi Spoerri de 2005 est applicable et appliquée à 90%. Cependant, il y a une contradiction du législateur en ce qui concerne les contrôles nécessaires et le budget alloué pour le faire. La faute ne réside pas forcément dans le contenu de la loi.

M. Nidegger rappelle que, dans le PL 10513, il y avait la proposition d'un partenariat avec les milieux professionnels du taxi qui permettait à l'Etat de faire des autocontrôles. Si on passe à l'informatisation des contrôles, on peut imaginer que cette tâche soit déléguée à la Fondation des parkings. Une loi basée sur le contrôle visuel, avec les effectifs actuels, ne résoudra pas les problèmes. Un député (UDC) dit que la maraude est en fait la base qui constitue le métier de chauffeurs de taxi. Or, il faut pouvoir s'assurer, pour des raisons de sécurité, que les véhicules hélés et leurs chauffeurs respectent les règles, notamment le numerus clausus. Cet aspect n'est pas réglé dans les PL 11709 et 11710.

Le député (UDC) rapporte que l'usage accru du domaine public n'est pas demandé par Uber et qu'à New York, les deux systèmes cohabitent, la différence étant qu'une concession de taxis vaut un million de dollars.

L'entreprise Uber argumente du fait que ses chauffeurs soient hélés puisque toutes les informations nécessaires sont disponibles vis-à-vis du client avant une commande.

M. Nidegger explique que ce point est traité dans l'article 19 alinéa 2 des PL 11709 et 11710 : « Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi, qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client, peut prendre celui-ci en charge, à condition de ne pas entraver la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients. » Il s'agit de la définition du maraudage et son interdiction dans la même disposition. Il doit y avoir des règles cohérentes pour doter les chauffeurs de taxi et les chauffeurs Uber des mêmes armes. On ne peut pas réprimer un chauffeur de taxi qui maraude et pas le chauffeur Uber qui circule en attendant une commande. Cette distinction doit être faite dans la loi.

M. Nidegger estime que la distinction entre VTC et taxis est audacieuse. Cependant, ces catégories doivent être plus détaillées sinon les PL 11709 et 11710 seront invalidés par le Tribunal fédéral. Ces projets de lois doivent être irréprochables du point de vue constitutionnel, notamment du point de vue de l'égalité de traitement, et assez précis, pour faciliter son application dans des ordonnances.

Le député (UDC) rappelle que M. Unger avait écarté le PL 10513 sur la base de l'avis de droit du professeur Auer. Le Tribunal fédéral n'aurait pas accepté les deux catégories de taxis proposées. Or il semble que c'est le contraire avec les PL 11709 et 11710.

M. Nidegger rapporte que le projet Unger a pourtant été invalidé par le Tribunal fédéral et répète qu'il faut s'affranchir des deux catégories existantes de taxis. Ceci ne pourra cependant pas s'accomplir sans risque. Il faut le conjurer avec une loi dont les détails sont cohérents.

M. Nidegger met en garde la commission : un échec des PL 11709 et 11710 signifie le retour vers la loi Spoerri de 2005. M. Nidegger déclare que l'avis du professeur Auer peut être suivi jusqu'à un certain point seulement, notamment en raison de son appartenance politique.

M. Baud-Lavigne souligne que la question des deux catégories est effectivement au centre de la réflexion qui a présidé à l'élaboration de ces projets de lois. Une des questions, discutée avec le professeur Auer, est l'accès au marché pour ces deux catégories de chauffeurs. Une des problématiques, qui sera sans doute soulevée par les milieux professionnels du taxi, est la différence entre les examens des chauffeurs de taxi et des chauffeurs de voiture de tourisme.

M. Baud-Lavigne explique que l'accès au marché est un critère déterminant pour le Tribunal fédéral. Ainsi, plus il y aura de barrières et de contraintes pour accéder à ce marché, plus le tribunal sera motivé à défaire les PL 11709 et 11710. On peut donc protéger fortement les chauffeurs de taxi, à condition que les chauffeurs de voiture de tourisme soient libres. Ceci au motif de la liberté économique.

M. Baud-Lavigne signale ensuite que la taxe prélevée pour l'accès à l'aéroport sert à financer un système de sécurité qui permet d'avoir un meilleur accueil à l'aéroport de Genève. Les taxis peuvent, de plus, répercuter cette taxe dans le prix de la course. Les taxis ne seront donc pas pénalisés parce qu'ils viennent à l'aéroport. De ce fait, le client qui souhaite utiliser un taxi au départ de l'aéroport paiera quelques centimes ou un franc de plus en contrepartie d'un service de meilleure qualité.

M. Baud-Lavigne évoque, en conclusion et actuellement, le fait que certains chauffeurs refusent des courses pour divers motifs.

M. Nidegger mentionne que l'aéroport doit s'arranger pour que l'accès à ses installations soit praticable. Ainsi, il n'y a pas besoin d'inventer de taxes d'accès ni de modifier les tarifs dans un cadre où l'Etat et l'aéroport sont liés par un contrat de prestations.

Un député (PLR) précise que le numerus clausus se baserait sur les plaques d'immatriculation et non pas sur les personnes. Il souhaite savoir si ce cas de figure serait problématique quant à la liberté du commerce et de l'industrie.

M. Nidegger indique que la liberté de commerce et de l'industrie vise à permettre à chacun de pratiquer le métier qu'il souhaite. Ainsi, une personne qui se destine à travailler dans le domaine du transport de personnes pourra être chauffeur de voiture de tourisme mais pas de taxi. Seul son accès économique est réduit. La liberté du commerce et de l'industrie n'impose en effet pas l'égalité des acteurs économiques.

Le président demande à M. Nidegger de transmettre ses propositions d'amendements au député UDC.

Audition des milieux professionnels du taxi accompagnés de M^e Jacques Roulet

- a. SCCIT – Société coopérative de concessionnaires indépendants de taxis, représentée par M. Salvador Perez*
- b. ATSP – Association des taxis de service public, représentée par M^{me} Pascale Rechinac*
- c. FET – Fédération des entreprises de taxis, représentée par M. Pierre Jenni*
- d. Taxiphone Centrale SA, représentée par M. Cédric Bouchard*

Le président accueille les auditionnés et précise que leur audition porte sur les PL 11709 et 11710 ainsi que le PL 10513 qui leur est lié. La discussion portera également sur les motions M 2284 et M 2097. Le président demande ensuite aux auditionnés de se présenter. M. Roulet présente les auditionnés. M. Roulet souligne ne pas vouloir entamer sa présentation avec l'entreprise Uber, notamment parce que certains députés présents aujourd'hui siègent également à la commission des pétitions où la pétition d'Uber a déjà été débattue.

M. Roulet se dit cependant contraint d'aborder ce sujet, notamment parce que le problème est que deux nouveaux projets de lois sont à l'étude pour réglementer le domaine des transports par taxis, alors que l'entreprise Uber est dans un schéma de « disrupting », c'est-à-dire que les lois ne l'intéressent pas.

M. Roulet constate que l'entreprise en a fait démonstration depuis 14 mois et rappelle avoir envoyé un courrier au Conseil d'Etat, demandant que l'entreprise Uber respecte au moins les lois en vigueur.

Un député (MCG) intervient en expliquant avoir un sentiment de malaise face à la plaidoirie de M^e Roulet alors que la commission souhaite entendre les auditionnés.

M. Roulet dit raccourcir sa présentation et évoque une publicité apparue sur le site de l'entreprise Uber et datée du 5 novembre dernier. Cette publicité vise à promouvoir l'activité de chauffeurs auprès de non-professionnels. Il estime que, dans ce cas, la commission pourrait se contenter de recopier dans un projet de loi la documentation de l'entreprise Uber et souligne que ce cas de figure mène à une totale dérégulation. Il demande à la commission si cette dérégulation est souhaitable et rapporte qu'il y a un fort ressenti dans les milieux professionnels, qui évoluent dans un domaine régulé au contraire d'Uber.

M. Roulet estime qu'il faut protéger le client et les chauffeurs. Aussi, les milieux professionnels sont prêts à s'adapter à ce monde qui évolue et à faire jouer la concurrence. Mais le marché doit cependant être réglementé. Il explique qu'un taxi se met au service d'une clientèle souhaitant faire un trajet entre un point A à un point B, les commandes de courses faites à l'avance étant réservées aux VTC, la problématique étant de s'assurer qu'un VTC prenne seulement en charge des clients ayant réservé à l'avance.

M. Roulet répète que les milieux professionnels du taxi sont prêts à entrer dans une totale concurrence, puisque les chauffeurs VTC pratiquent le même métier, sans parler de cet aspect de commande préalable. Ce pari n'est possible que si les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de voiture de tourisme se trouvent sur un pied d'égalité. Sinon, c'est la mort du métier de chauffeur de taxi.

M. Roulet estime que les options des PL 11709 et 11710 ne sont pas bonnes. En effet, elles ouvrent la porte à la déréglementation du marché des taxis. La proposition des milieux professionnels était d'avoir une seule activité : « le chauffeur de personnes ». Celle-ci serait distinguée uniquement par la catégorie de voiture conduite. Les taxis ayant l'accès au domaine public, contrairement aux autres.

M. Roulet dit hésiter à présenter des propositions d'amendements à la commission. En effet, les milieux professionnels du taxi n'ont pas prétention à faire un projet de loi, mais souhaitent un marché du transport individuel de personnes apaisé, ceci par une véritable concurrence mais sur un pied d'égalité. Les séries d'amendements fournis à la commission sont simplement là pour éclaircir certains points selon deux axes principaux. Le premier est le rétablissement d'un pied d'égalité entre deux activités semblables tandis que le deuxième concerne le contrôle et les sanctions. En effet, le DSE ne se dote que de peu de nouveaux moyens modernes de sanctions avec le risque de voir le projet de loi rester sans effet.

M. Jenni se dit très enthousiaste quant à la suppression des deux catégories de taxi, mais souligne qu'au fil des lois peu d'entreprises ont survécu. M. Jenni ajoute que cette suppression avait déjà été envisagée puis abandonnée pour des raisons constitutionnelles et constate que ce qui a changé la situation est l'arrivée d'Uber.

M. Jenni explique que les déclarations de M. Maudet concernant un retour du numerus clausus étaient également enthousiasmantes. Cependant, du fait de son manque de disponibilité, les petites modifications nécessaires aux projets de lois n'ont pas été discutées. Le résultat en est aujourd'hui des projets de lois qui programment la mort des taxis.

M. Jenni se dit prêt à affronter la concurrence, car les taxis publics sont bons. En effet, seuls 3% des taxis publics sont concernés par les plaintes. A l'aéroport de Genève, il y a cependant de vrais problèmes, notamment avec le guichet de contrôle qui a été abandonné. Dans ce cas, les PL 11709 et 11710 proposent un contrôle accru, ce qui est un point positif.

Un député (PLR) informe les auditionnés que la pétition d'Uber a été déposée sur le bureau du Grand Conseil et leur demande s'ils représentent tous les taxis genevois.

M. Roulet explique que presque tous les acteurs des milieux professionnels du taxi sont présents. Il y a cependant quelques dissidents dans le Collectif des taxis genevois qui sont représentés par M^e Bayenet. Ceux-ci souhaiteraient également être auditionnés par la commission.

M. Perez explique que les personnes présentes aujourd'hui sont les représentants reconnus des milieux professionnels du taxi.

Le député (PLR) rappelle qu'en été 2014, la société Taxiphone avait proposé un partenariat avec Uber et il demande si les milieux professionnels seraient prêts à accepter Uber si celui-ci se plie aux lois.

M. Jenni explique que la stratégie qui a mené à proposer à Uber un partenariat visait à faire rentrer l'entreprise dans un cadre légal.

M. Roulet répète que les milieux professionnels du taxi sont prêts à accepter Uber sous réserve que l'entreprise respecte les lois et que les chauffeurs de taxi et de voiture de tourisme soient mis sur un pied d'égalité.

Le même député (PLR) souligne sur la base de l'article 31 des PL 11709 et 11710 que les conditions sont différentes pour l'accès à l'aéroport de Genève, soit des chauffeurs de taxi, soit des voitures de tourisme. Il souhaite savoir si l'égalité voulue par les milieux professionnels des taxis irait jusqu'à créer une seule zone de prise en charge à l'aéroport de Genève.

M. Roulet explique que l'égalité s'arrête à l'utilisation du domaine public. Il s'agit d'éviter un nombre trop important de taxis à l'aéroport. M. Roulet rappelle que le numerus clausus porte sur les stations de taxis et l'usage des voies de bus. A l'aéroport de Genève, il n'est pas possible de créer deux zones séparées. Ainsi les chauffeurs de voiture de tourisme doivent avoir accès à l'aéroport mais sans possibilité de maraude.

Un député (MCG) estime que le plus grand ennemi des taxis, ce sont les taxis eux-mêmes. Depuis dix ans, on essaie de défendre les différentes corporations. Le nouveau phénomène qui a semé la panique c'est l'arrivée de l'entreprise Uber. Il explique que l'entreprise Uber est une réalité et que la solution n'est pas de conserver des acquis quitte à ce que l'Etat applique une

loi bafouant la liberté du commerce et de l'industrie. Il faut avant tout augmenter le niveau de contrôle et d'assurance ainsi que l'utilisation de tachygraphes pour les VTC également.

M. Bouchard signale que les amendements proposés vont exactement dans ce sens.

Le député (MCG) indique que les revendications du MCG étaient la suppression de la centrale unique, un numerus clausus et la création d'une seule corporation de taxis publics. Ces points trouvent leur résolution dans les projets de lois, qui proposent notamment un système de quittance électronique. Il souligne que les VTC seront soumis aux mêmes niveaux de contraintes que les taxis, notamment au niveau des assurances professionnelles et de l'utilisation d'un tachygraphe et demande si, dans ce cas, les PL 11709 et 11710 remportent l'approbation des milieux professionnels du taxi.

M. Bouchard s'enquiert des contraintes liées à la topographie.

Le député (MCG) explique que le droit supérieur ne permet pas d'appliquer des contraintes dans ce domaine. Ainsi, un chauffeur de taxi provenant du canton du Valais peut très bien venir exercer à Genève.

M. Roulet souligne l'important travail effectué auprès des chauffeurs de taxi pour faire passer l'idée qu'Uber est une composante fixe du milieu des transports individuels à Genève. Il y a cependant des tensions grandissantes.

M. Roulet répète que les chauffeurs sont prêts à faire face à la concurrence d'Uber. Seulement, le département doit aussi obliger Uber à respecter les lois en vigueur. S'il s'agit de maintenir le carcan dans lequel se trouvent les chauffeurs de taxi alors que les chauffeurs de voiture de tourisme ont toute liberté, aucune solution ne pourra être trouvée.

M^{me} Rechinac mentionne que beaucoup d'efforts ont été déployés par les chauffeurs de taxi pour améliorer la qualité du service notamment. Les professionnelles continueront de s'adapter, mais il faut une réglementation adaptée. M^{me} Rechinac indique que pour l'aéroport de Genève, il faut gérer les places correctement pour donner le choix au client, mais qu'un travail important reste à faire.

Le député (MCG) rappelle avoir été présent avec les groupes d'intervention de gendarmerie lors des conflits qui ont vu le jour à l'aéroport de Genève. Il mentionne avoir défendu les chauffeurs de taxi dans ces conflits puisqu'ils avaient des revendications légitimes. Il signale qu'une double catégorie de taxis est prévue pour gérer l'accès à l'aéroport. Il n'y aura aucun VTC. Il demande aux auditionnés si cette solution remporte leur accord. L'ensemble des auditionnés acquiesce.

La même demande également si un accès au domaine public réservé aux taxis est une solution qui convient aux milieux professionnels du taxi. L'ensemble des auditionnés acquiesce. Il constate encore que le seul problème est donc l'entreprise Uber qui crée une concurrence déloyale. A cette fin, il faudrait rehausser les exigences posées aux chauffeurs de voiture de tourisme de manière à parvenir à une égalité.

M. Perez explique qu'un même niveau d'exigence pour les chauffeurs de taxi et de voiture de tourisme réglerait effectivement le problème. Un député (UDC) demande si la prise de contrôle du marché par l'entreprise Uber est vraiment possible.

M. Roulet explique qu'il s'agit en effet d'une grande crainte des milieux professionnels du taxi. L'argument selon lequel Uber aurait un effet bénéfique sur la qualité de service des taxis ne tient pas. La situation actuelle dans laquelle se trouvent les chauffeurs de taxi vient d'une régulation trop importante qui réduit l'activité de chauffeur à un petit métier. Les investissements semblent difficiles dans cette situation.

M. Roulet rappelle que les entreprises de taxis ont disparu petit à petit, au gré des législations. Aujourd'hui, cette régulation excessive fait que la confrontation entre des artisans, tels que les chauffeurs de taxi et l'entreprise Uber, est impossible. Les chauffeurs de taxi doivent se développer pour survivre, mais il faudrait pour cela une régulation moins importante.

M. Roulet pense que le projet de loi est insatisfaisant parce qu'il n'a franchi qu'une première étape vers une réduction de cette régulation.

Le même député (UDC) souhaite savoir si les corrections pour éviter le désastre que pourraient apporter les PL 11709 et 11710 sont dans les 28 pages d'amendements proposés par les milieux professionnels du taxi.

M. Roulet répond par l'affirmative.

Un autre député (UDC) rappelle que la proposition de la centrale unique du PL 10513 était un élément problématique à l'époque et souligne que la plateforme unique fait à présent le succès d'Uber. Il souhaite savoir quelle solution serait plébiscitée par les milieux professionnels du taxi entre une centrale unique et une plateforme unique. Il constate une différence de prix entre les courses faites par les taxis et celles faites par les chauffeurs Uber. Il demande s'il faudrait imposer un prix aux chauffeurs Uber et aux taxis.

M. Bouchard mentionne qu'une application Taxiphone existe. Celle-ci est très utilisée dans toute l'Europe. A Genève, cette application se nomme « Taxiphone Genève ». M. Bouchard explique qu'au départ, les chauffeurs de taxi pensaient qu'Uber était une application avec laquelle ils pourraient aussi travailler. Uber a ensuite spécifié que ce n'était pas leur optique.

M. Bouchard indique, concernant la centrale unique, qu'il faudrait une certaine compétition dans les applications. Uber souhaiterait, de son côté, une centrale unique sans contrôle.

M. Roulet signale qu'Uber n'a donc pas le monopole des applications.

M. Bouchard explique que l'option « partage » de l'application Taxiphone permet à une personne de partager son taxi et distribue les frais de courses selon un algorithme. M. Bouchard donne à ce propos l'exemple de deux personnes souhaitant partager leurs frais de taxi. L'une localisée à Hermance et l'autre à Coligny.

M. Roulet souligne que la préoccupation majeure est la protection des clients. Le milieu professionnel des taxis estime que l'Etat doit fixer un prix plafond pour les VTC et les taxis. Or, selon le département, les clients des VTC auraient une liberté de choix que les clients de taxis n'auraient pas.

M. Roulet signale cependant que les applications, par exemple celle de l'entreprise Uber, fonctionnent avec des algorithmes. Ceux-ci font augmenter les prix en fonction de la demande, ceci jusqu'à 270% de plus qu'une course de taxi normale. Il s'agit aussi de protéger le client de méthodes agressives.

M. Roulet rapporte que l'entreprise Uber, pour accéder au marché genevois, était prête à participer à hauteur de 15 francs par course. A présent, l'entreprise prélève 20 à 25% de commission sur le revenu des chauffeurs, ceci étant bien supérieur à ce qui est pratiqué normalement. Cette pression s'illustre d'ailleurs par le nombre de grèves et de procès de chauffeurs Uber contre Uber.

M. Baud-Lavigne souhaite s'exprimer sur la distinction entre VTC et taxis. Le VTC, puisqu'il sera commandé et non pas hélé dans la rue comme le spécifient les PL 11709 et 11710, permet au client d'avoir une certaine notion du prix. Le client aura le choix entre une facture sur le même modèle que les taxis, avec des prix limités par un plafond fixé par le Conseil d'Etat et le règlement de la somme proposé par un VTC. Dans le cas d'une augmentation des prix des courses VTC de plus de 270%, le client en sera averti lors de sa commande. Il n'y a donc pas de distorsion de la concurrence, ni à protéger le client puisqu'il est informé du prix de la course lors de sa commande. Si cette information n'est pas donnée au client, alors le prix de la course est réglé par le plafond fixé par le Conseil d'Etat.

M. Baud-Lavigne explique que les taxis travaillent avec des taximètres. Dans ce cas, il faut fixer un plafond, puisque le client doit pouvoir estimer ce que lui coûtera une course. M. Baud-Lavigne souligne que fixer le prix d'une course pour toutes les catégories va supprimer toute concurrence. Ceci étant déjà le cas aujourd'hui puisqu'aucun des taxis ne facture moins que le

plafond fixé par le Conseil d'Etat. Les taxis considèrent aujourd'hui ce prix fixe comme un prix plancher.

Une députée (S) remercie les auditionnés et signale ne pas avoir de gêne face à la présence de M. Roulet. Elle se dissocie ainsi des propos tenus par le député (MCG). Elle annonce avoir plusieurs questions. La première concernant la motion. En effet, selon le document de prise de position des milieux professionnels, le numerus clausus généralisé serait impossible à réaliser. Elle aimerait des précisions sur ce point et souligne que les revendications des milieux professionnels du taxi consistent en un traitement égalitaire entre VTC et taxis ainsi qu'en l'instauration d'un numerus clausus. Au final, il s'agit également d'un numerus clausus généralisé. Finalement, elle relève une contradiction dans les propositions des milieux professionnels du taxi qui souhaitent un projet de loi qui résiste à un examen par le Tribunal fédéral tout en proposant une augmentation des contraintes sur la catégorie des VTC. Elle rapporte que, selon les indications du DSE, les contraintes imposées aux taxis contre des privilèges importants ne peuvent être mises en œuvre que sous la condition d'un marché libre pour les VTC.

La même députée (S) avoue avoir de la peine à saisir cette ambivalence. Elle souhaite connaître la position des milieux professionnels concernant l'interdiction de la clause d'exclusivité telle que proposée dans la motion M 2284, cette invite de la motion allant contre la pratique actuelle. Elle demande aux auditionnés de réagir face aux critiques récurrentes concernant les salaires des chauffeurs de taxi et souhaite savoir si le métier de chauffeur de taxi permet de vivre correctement. Elle aimerait également connaître la position des milieux professionnels face à la problématique du travail au noir.

Elle aborde ensuite le point de l'amendement proposé à l'article 11A. Les raisons de cet amendement sont que la taxe proposée par les PL 11709 et 11710 est trop générale et s'apparente à un impôt. Elle cite l'article 11A alinéa 2 : « ² Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi. »

La même députée (S) ne comprend pas en quoi cette taxe peut, avec les précisions apportées dans les PL 11709 et 11710, s'apparenter à un impôt. Elle explique ensuite qu'en termes de chiffres, le CTG ne semble pas être simplement composé de quelques dissidents. Elle souhaite donc connaître le nombre de membres de ce comité.

M. Roulet répond à la question concernant le numerus clausus généralisé. Il dit avoir fait pas moins de 10 recours au Tribunal fédéral à ce sujet depuis 1985. Le Tribunal fédéral a fait une jurisprudence stipulant qu'on ne peut pas interdire à catégorie de taxis le droit d'exercer librement en raison de la

liberté économique. Donc, s'il doit y avoir une limitation du nombre de taxis, elle ne doit concerner qu'une catégorie et pas l'autre.

M. Roulet dit qu'il y a un certain courage du DSE à aller en avant de cette jurisprudence en supprimant les deux catégories de taxis. En effet, depuis l'arrêt ASPASA daté de 1956, l'idée des deux catégories de taxis s'est imposée dans toute la Suisse.

M. Roulet explique qu'aujourd'hui, Uber fait la démonstration qu'on peut exercer le métier de chauffeur sans forcément être chauffeur de taxi. M. Roulet indique qu'une réponse au Tribunal fédéral en faveur de la suppression des deux catégories de taxis pourrait être que les VTC font l'activité de chauffeurs de taxi. Ainsi, il n'y aurait plus nécessité d'une catégorie intermédiaire. M. Roulet mentionne que les VTC doivent cependant réellement pratiquer l'activité de taxi. L'idée d'un *numerus clausus* généralisé est donc impossible selon la jurisprudence.

M. Roulet conclut en mentionnant qu'il faudrait ainsi réguler les VTC non pas sur leur nombre mais sur leur activité. Le point de vue des milieux professionnels est de dire qu'il faut réguler les VTC de la même manière que les taxis puisqu'ils font le même métier.

La députée (S) dit ne pas comprendre les propos de M. Roulet. Il n'y aurait plus d'intérêt à pratiquer le métier de chauffeur de taxi s'ils sont soumis aux mêmes conditions et exercent la même activité que les VTC.

M. Roulet explique que les avantages résident dans l'utilisation de l'enseigne « taxi » et du domaine public.

M. Jenni indique que la limitation du nombre de taxis est la seule protection qui reste aux chauffeurs de taxi. Ceci pour des raisons d'ordre public. Aujourd'hui il y a trop de taxis sur la voie publique, ce qui a poussé le DSE à réduire leur nombre.

M. Roulet réagit au sujet de la clause d'exclusivité, en expliquant que cette clause existe pour des questions d'organisation. En effet, une centrale se doit d'assurer des courses de taxis 24h/24. La société Taxiphone doit donc toujours avoir au moins dix chauffeurs à disposition.

M. Bouchard explique que les contrats de la société Taxiphone n'ont jamais contenu de clause d'exclusivité. Il y avait cependant le devoir d'information à Taxiphone si un chauffeur souhaitait travailler avec une autre centrale.

M. Bouchard estime que cette clause pourrait se justifier au vu des démarches nécessaires pour acquérir des clients. Taxiphone n'est cependant

pas une centrale unique. Sur les 870 taxis officiels, 550 sont des abonnés Taxiphone, mais il reste encore 200 à 300 personnes libres.

M. Jenni rajoute que les chauffeurs Taxiphone ont des signes distinctifs. Donc si un problème devait survenir avec un client pendant une course prise depuis une autre centrale, celui-ci pourrait se retourner contre Taxiphone. M. Jenni explique ensuite qu'au vu des tarifs pour les affiliations à une centrale, un chauffeur ne pourrait pas travailler avec plusieurs centrales en même temps. M. Jenni signale qu'Uber prélève plus que la société Taxiphone.

M. Bouchard relève que les chauffeurs abonnés chez Taxiphone ne sont pas partis.

M. Roulet aborde à présent la question du travail au noir et mentionne que l'administration fiscale calcule le revenu d'un chauffeur de taxi sur la base d'un prix de 2,5 francs par kilomètre, ceci que le taxi transporte des clients ou pas. Ainsi, ce qui est quittancé n'est pas contrôlé. M. Roulet estime cependant qu'il n'y a plus de place pour le travail au noir.

M. Jenni explique que cette pratique concerne la déclaration des revenus. Cependant beaucoup de chauffeurs font du transport de personnes au noir sans inscription au registre de commerce.

M. Roulet mentionne au sujet de la taxe causale que l'Etat se doit d'appliquer et de faire respecter les lois. Si chacun devait payer pour que la loi le concernant soit appliquée, tout le monde devrait payer. Selon cette logique, il faudrait donc que les taxis paient l'application des lois sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur. Or les VTC sont plus nombreux et poseront vraisemblablement plus de problèmes.

M. Marguerat souligne que la taxe causale est prélevée surtout en relation avec l'usage accru du domaine public. Ce type de taxe est également prélevé dans le cadre d'autres types d'activités, par exemple pour l'installation d'un stand au marché ou d'une terrasse de café. M. Marguerat indique que ces taxes permettent notamment de financer les contrôles effectués par l'Etat. M. Marguerat souhaiterait donc savoir quels sont les problèmes concernant cette taxe. M. Roulet explique ne pas voir quelle affectation de cette taxe est faite à l'usage public des voies de bus et des stations.

M. Roulet souligne que les PL 11709 et 11710 mentionnent d'ailleurs que cette taxe intervient dans l'application de la loi, il ne s'agit pas d'entretenir particulièrement les routes après le passage des taxis.

M. Marguerat indique que cette situation est la même pour les stands au marché. Dans ces cas, le prélèvement de la taxe n'implique pas de remettre les pavés après le marché. M. Marguerat rappelle que les terrasses font

également usage du domaine public et sont donc soumises à une taxe. M. Marguerat souligne que les 1400 francs mentionnés dans les PL 11709 et 11710 représentent un montant maximal.

M. Jenni estime que les activités évoquées ne sont pas comparables. En effet, le transport de personnes contribue à la mobilité de la population et constitue un service à la personne que l'Etat se doit de proposer.

M. Marguerat répond qu'il s'agit bien d'une activité professionnelle qui profite de l'espace public.

M. Jenni explique que les marchés impliquent l'utilisation de la voirie, des agents de sécurité et une logistique qui justifie cette taxe. Or, pour les taxis, il s'agit simplement de marquer les stations et les voies de bus.

M. Perez souligne que les VTC ont le même usage du domaine public, mais ne sont pourtant pas taxés.

M. Roulet aborde à présent la question du CTG et explique que lors d'une récolte de signatures, jusqu'à environ 500 signatures ont été comptabilisées. Mais une signature n'équivaut pas à un membre. Il y a ainsi des membres d'occasions. Ce groupement se fait selon les mouvements et les manifestations.

M. Jenni indique qu'il n'y a pas de problème particulier avec le CGT, qui n'est pas un groupe dissident. La loi 2005 a consacré une entente des milieux professionnels du taxi qui perdurent encore aujourd'hui. Le CTG a choisi cette appellation pour ne pas être officiellement représenté, ce qui a impliqué un contrôle du SCOM auprès des membres pour constater leur accord à une affiliation auprès du CTG.

Un député (PLR), se référant à l'article 11 des PL 11709 et 11710 concernant les critères d'attribution de l'autorisation d'usage accru du domaine public, souligne que l'amendement proposé par les milieux professionnels supprime la notion d'autorisations personnelles et intransmissibles. Il demande si cette proposition ne mènerait pas à la création d'un marché noir avec, en corollaire, une augmentation des prix et le risque qu'une entreprise puisse racheter ces autorisations pour créer un monopole.

M. Jenni rappelle que le nombre de permis de chauffeur de taxi est fixé. Il s'agit d'assurer le service à la clientèle et de mettre en place un contrôle du nombre de voitures en circulation. M. Jenni explique que les prix d'une concession n'ont plus de réalité. Il n'y a ainsi plus de risque de spéculation. Concernant la transmission libre de l'autorisation d'usage accru du domaine public, M. Jenni souligne que cette proposition vise à alléger les tâches de l'Etat.

M. Roulet rappelle que, durant les 50 dernières années, la question de la spéculation autour des permis de stationnement a créé des lois ingérables. M. Roulet explique que si l'on veut faire fleurir les entreprises de taxis, on doit supprimer les contributions des lois précédentes. Il s'agit de réduire ces réglementations trop lourdes au risque de provoquer de la spéculation ou un monopole.

Un député (MCG) revient sur les propos de M. Bouchard concernant la clause d'exclusivité et s'interroge sur l'avenir d'un chauffeur de taxi public indépendant qui souhaite compléter ses fins de mois en s'inscrivant chez Uber. Le même rappelle à M. Jenni que les chauffeurs de taxi sont rémunérés pour un service à la population. De même, les entreprises de taxis sont à but lucratif. La suppression de la taxe telle que précisée à l'article 11A ne peut ainsi pas se justifier.

Il explique que soutenir un point de vue contraire remettra en cause l'ensemble des PL 11709 et 11710. Il prévoit une majorité de votes en faveur des projets de lois, qui pourront être modifiés par la suite. Cependant, en cas d'opposition, sous la forme d'un référendum, les projets de lois deviendront constitutionnels et donc non modifiables.

M. Jenni signale qu'il n'est pas possible au sein de la société Taxiphone de savoir qui travaille également pour Uber. De plus, il s'agirait plutôt de taxis vaudois.

M. Jenni répète qu'il s'agit de protéger le client notamment en demandant qu'Uber travaille avec des professionnels.

M. Bouchard explique que le cas discuté par le député (MCG) ne s'est pas présenté et rappelle que les membres paient une cotisation pour certaines prestations. Si ce cas de figure devait se présenter, le chauffeur indépendant devrait être radié, sinon il remettrait en question tout le système.

M^{me} Rechignac souligne qu'il existe à présent des chauffeurs de taxi sans centrale et qui considèrent que ni Uber ni Taxiphone ne leur apporte ce qui est nécessaire pour le moment. Il y a un mouvement, notamment sur le modèle du CTG, qui cherche à réfléchir sur le métier de taxi pour offrir le meilleur service au client.

M. Perez mentionne que son opposition à la taxe se basait sur le fait que son montant était trop élevé et qu'elle ne concernait que les VTC.

M. Bouchard signale qu'une taxe sur l'ensemble des taxis et des VTC serait acceptable et rappelle qu'une concession se paie 40 000 francs. Une taxe supplémentaire visant uniquement les taxis est mal placée.

M. Bouchard ajoute que les chauffeurs de taxi accepteraient cette taxe si elle permettait la mise en œuvre d'une brigade de taxis ou l'utilisation de systèmes de géolocalisation. M. Bouchard rappelle que le guichet qui avait été mis en place à l'aéroport de Genève a été payé par Taxiphone pendant des années. M. Bouchard estime que les milieux professionnels du taxi amènent de vraies solutions contrairement à l'entreprise Uber.

M. Perez revient sur la question du député (MCG) et précise qu'il n'y a pas de chauffeurs de taxi public qui travaillent chez Uber. En effet, pour un même revenu, celui-ci devra payer deux fois plus de taxes chez Uber.

Un député (S) demande à M. Bouchard la date à laquelle le devoir d'annonce a été imposé aux membres de la société Taxiphone.

M. Bouchard explique que, dans le contrat, les chauffeurs ne peuvent pas travailler avec une autre centrale sans avertir Taxiphone.

Le même député (S) dit comprendre l'impératif d'organisation qui a présidé à ce devoir d'annonce, mais souhaite savoir si une affiliation à différents diffuseurs de course selon des plages horaires différentes est possible.

M. Jenni souligne que, du point de vue du droit fédéral, un chauffeur de taxi ne peut travailler plus de 11 heures. Cette proposition n'est ainsi pas réalisable.

Le député (S) souhaiterait savoir si l'usage accru du domaine public constitue un vrai avantage et si les contrôles par rapport à cette utilisation sont faits. Il rapporte que lors de discussions avec les chauffeurs beaucoup mentionnent des revenus non déclarés.

M. Jenni mentionne que tous les chauffeurs de taxi déclarant un revenu en deçà d'un certain montant sont contrôlés. A ce propos, M. Jenni rapporte avoir été l'objet de deux contrôles approfondis de sa comptabilité en raison de revenus au-dessous de 2,50 francs par kilomètre. M. Jenni explique que l'usage du domaine public est un vrai avantage et mentionne que les PL 11709 et 11710 interdisent de façon aberrante l'usage des voies de bus pour les chauffeurs qui vont chercher les clients.

M. Bouchard signale l'impuissance du SCOM à contrôler la présence de taxis bleus dans les voies de bus et s'interroge sur son efficacité à contrôler les VTC. M. Bouchard signale que les lois qui n'ont jamais été appliquées ont mené les entreprises de taxis à la faillite.

M. Baud-Lavigne souligne que dans les PL 11709 et 11710, un taxi aura une bonbonne sur le toit et des signes distinctifs sur le côté de la voiture. Un véhicule circulant sur les voies de bus sans ces distinctions sera amendable.

M. Bouchard rappelle qu'au lendemain de la mise en vigueur de la loi datant de 2005, les taxis bleus avaient enlevé leur bonbonne bleue, en pensant que les taxis jaunes seraient jaunes. Au niveau fédéral, il a ensuite été confirmé que les taxis devaient avoir la même couleur. Les taxis bleus ont donc remis leur bonbonne sur le toit. Le président rappelle que l'audition concerne les projets de lois actuels. Il ne s'agit pas de refaire l'histoire.

Un député (UDC) souhaite des précisions concernant la suppression du fond pour l'amélioration des conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi.

M. Roulet explique qu'il n'est plus réalimenté.

M. Jenni s'enquiert auprès du département du montant disponible sur ce fond.

M. Baud-Lavigne avoue ne pas avoir tous les détails en tête, mais rapporte que le montant n'est plus très élevé. Les 40 000 francs ne sont cependant pas perdus. Le paiement d'une concession par les chauffeurs de taxi est suivi d'un remboursement à la fin de cette concession. La concession n'est donc pas une taxe. M. Baud-Lavigne explique qu'au vu du nombre de taxis restant en service, les retraites, le retour de plaques ou les changements de profession ne s'effectueront pas en même temps. M. Baud-Lavigne souligne que le versement de ces 40 000 francs sera effectué au fur et à mesure du départ de la profession des taxis.

Le même député (UDC) souhaite savoir si ce fond atteindra bientôt zéro. M. Baud-Lavigne explique que ça va dépendre du système qui sera mis en place dans le cadre des PL 11709 et 11710.

Un député (MCG) estime que la maîtrise des chauffeurs par la contrainte est une erreur. Dans le cadre des projets de lois, la possibilité de centrales multiples a été prévue pour faire jouer la concurrence. Or, le milieu professionnel des taxis semble ne pas souhaiter cette concurrence. Il compare cet état de fait avec la situation des vidéo-clubs. Aucune association de vidéo-clubs n'est venue pour légiférer sous prétexte que le téléchargement en ligne de vidéos était à présent possible. Il rappelle qu'on vit une économie de marché et souhaite encourager les chauffeurs de taxi à jouer la carte de la concurrence. Il prévoit une majorité en faveur des PL 11709 et 11710, pour permettre des contrôles notamment, et rappelle qu'il ne faut pas oublier le prix payé par le consommateur.

M. Roulet rappelle qu'au printemps 2014, Taxiphone s'attendait à vivre avec la contrainte de la centrale unique. Dans l'espace de 18 mois, on assiste à un changement de paradigme complet. M. Roulet s'étonne ainsi des reproches adressés à Taxiphone concernant l'exclusivité. M. Roulet signale

que la loi actuelle impose des obligations aux taxis, notamment celles d'assurer le service public 24h/24, mais aussi de pratiquer un prix unique pour tous les taxis. Dans le schéma actuel, il n'est pas possible à une centrale de s'ouvrir à la concurrence. M. Roulet se dit étonné quant aux remarques faites sur les conditions d'affiliation à la société Taxiphone. En effet, il semble logique, pour une association, de pouvoir compter sur ces membres.

M. Bouchard signale à la commission que M. Daus, qui a été responsable des taxis à New York, fait à présent des conférences à propos d'Uber et est disponible pour être auditionné par la commission.

Le président remercie les auditionnés et les libère.

Séance du 24 novembre 2015

Extrait de l'audition de M. Claude Miffon, président de l'Association genevoise des entreprises de location de limousines et minibus avec chauffeurs

Le président s'enquiert des commentaires de l'association concernant le PL 10513 ainsi que des motions liées à l'examen de PL 11709 et 11710.

M. Miffon rapporte que l'association s'est plutôt concentrée sur l'examen des propositions des PL 11709 et 11710 (...).

Extrait de l'audition de M. Andreas Auer, professeur aux Universités de Genève et Zurich et avocat

Le président souhaite la bienvenue à M. Auer et lui donne la parole quant à l'avis de droit complémentaire demandé par la commission.

M. Auer explique être à la disposition de la commission dans le cadre des travaux concernant les PL 11709 et 11710.

Un député (UDC) rappelle à M. Auer le fait que la proposition de catégorie unique de taxis formulée dans le projet de loi 10513 de M. Nidegger avait été refusée pour des questions juridiques. Il constate pourtant que les PL 11709 et 11710 proposent une seule catégorie de taxis. Il demande si le droit a évolué sur cette question.

M. Auer répond que le droit n'évolue que très peu. Ainsi, depuis 35 ans, les grands principes et notamment l'arrêt ASPASA restent valables alors que les pratiques du métier de chauffeur de taxi ont beaucoup évolué. M. Auer explique que la situation n'a pas changé concernant le PL 10513. Le maintien de la liberté économique se fait à la condition de ne pas appliquer de numerus clausus si une seule catégorie de taxis est prévue. Ceci est le cas dans la ville de Zurich. Si pour des questions de disponibilités de l'espace public il faut

limiter le nombre de taxis, il faut alors créer une autre catégorie. De cette façon, toute personne souhaitant exercer le métier de chauffeur pourra le faire. Le canton ne peut pas limiter l'accès à une profession pour conserver la liberté du commerce et de l'industrie.

M. Auer souligne que les PL 11709 et 11710 ont pour objectif de simplifier la réglementation actuelle et le canton de Genève est le seul à avoir trois catégories différentes pour désigner les taxis et les limousines. Le DSE souhaite ainsi simplifier la législation pour s'adapter aux changements apparus dans le domaine du transport professionnel de personnes de façon à faciliter l'exercice du métier de chauffeur.

Un député (EAG) s'interroge sur la façon dont la ville de Zurich a pu introduire une seule catégorie de taxis.

M. Auer répond que les taxis zurichois ne sont pas sous numerus clausus et que la réglementation de la ville à ce propos contient 15 articles alors que les PL 11709 et 11710 en contiennent plus de 35. (...)

Durant les 19 séances des 1, 8, 15 et 22 décembre 2015, des 12, 19 et 26 janvier 2016, des 2, 9 et 23 janvier, des 1, 8, 15 et 23 mars, des 5, 12 avril, des 3, 10, 17 et 24 mai, c'est le PL 11709 qui est examiné en détail.

Le 22 mars, un député (UDC) cherche à intégrer une partie du contenu du PL 10513 comme amendement de l'article 42 (sur le maintien de certains statuts) du PL 11709.

Lors de la séance du 31 mai 2015, un député (UDC) annonce que l'UDC retirera son PL 10513 si les PL votés ce soir sont acceptés par la plénière (PL 11709 et 11710). Le président note que ceci équivaut donc à un gel des travaux sur le PL 10513 et fait voter cette proposition :

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Le gel des travaux sur le PL 10513 est accepté à l'unanimité.

Lors de la séance du 4 juin 2019, le président demande si l'UDC retire ce projet de loi.

Un député (UDC) affirme qu'ils le maintiennent.

Un député (PLR) relève que ce projet de loi traite d'une modification de loi qui a été abrogée.

Une députée (S) indique que les commissaires attendent ainsi un amendement général pour la loi.

Le président indique que cela sera traité après les vacances.

Lors de la séance du 10 septembre 2019, un député (UDC) indique qu'il aimerait savoir où en sont les recours. Il faut demander cela au département. Quand tout sera réglé, le groupe UDC retirera le projet de loi.

M. Schrenzel indique que c'est le DSES qui s'occupe de cela.

Le président pense que la commission peut traiter ce projet de loi aujourd'hui. Il demande si la commission veut entrer en matière. Aucun député ne s'oppose.

Une députée (S) affirme qu'elle ne voit pas le rapport entre ce projet de loi et les recours sur la LTVTC. Les recours sont sur des points très précis. Elle ne voit honnêtement pas ce que cela changerait à l'issue de ce projet.

Vote

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 10513 :

Pour : 1 (1 UDC)

Contre : 12 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)

Abstention : 1 (1 MCG)

Catégorie préavisée : 30 minutes

Projet de loi (10513-A)

modifiant la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (LTaxis) (H 1 30)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles), du 21 janvier 2005, est modifiée comme suit :

Titre de la loi (nouvelle teneur)

Loi sur les taxis et le transport professionnel privé de personnes au moyen de voitures de petite remise et de limousines (LTaxis)

Art. 1 But (nouvelle teneur)

¹ La loi a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles conforme aux besoins des usagers, ainsi qu'aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement, de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi que des règles relatives à l'utilisation du domaine public, notamment.

² Il est tenu compte des fonctions complémentaires des taxis, qui assurent un service public au sens de la présente loi, des voitures de petite remise, ci-après VPR, et des limousines, par rapport aux transports individuels et collectifs, et de leur rôle en matière de tourisme.

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

⁴ Par un contrat de prestation, le département compétent délègue à l'institution faîtière de la profession les tâches administratives liées à l'application de la présente loi.

Art. 2, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le service des transports est exercé pas des voitures désignées comme taxis et à défaut comme VPR ou limousines, dont l'activité est soumise à l'autorisation préalable du département.

Art. 3, al. 2 et 3 (nouvelle teneur) et al. 4 (nouveau, les alinéas 4 et 5 actuels devant al. 5 et 6)

² Sont considérées comme des « taxis » au sens de la présente loi, les voitures de tourisme exécutant une tâche de service public, munies d'équipements spéciaux, notamment d'un compteur horokilométrique et se mettant indifféremment à la disposition du public pour effectuer à la demande de celui-ci le transport particulier privé de personnes et de leurs bagages, contre rémunération calculée dans les limites d'un tarif officiel.

³ Les taxis disposent d'un droit d'usage commun accru du domaine public. Leur nombre est limité. Le département compétent règle la matière par voie réglementaire en assurant aux taxis l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux zones ou rues dans lesquelles la circulation est restreinte. Pour des questions de gestion du trafic ou pour des raisons techniques, l'accès à certaines voies peut être subordonné à l'affiliation à la centrale des taxis.

⁴ Sont considérées comme des « voitures de petite remise » (VPR), les voitures de tourisme répondant à la définition de l'alinéa 2 mais sans tâches de service public. Leur nombre n'est pas limité.

Art. 4, al. 2 (nouvelle teneur)

² L'emploi d'un véhicule équipé pour le transport professionnel afin d'effectuer des courses privées n'est pas soumis à la loi.

Art. 5 Chauffeurs et exploitants d'entreprise (nouvelle teneur)

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

² Seul le titulaire d'une carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise peut exploiter une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines.

Art. 6, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ La carte professionnelle de chauffeur de taxi confère au chauffeur le droit d'exercer son activité comme chauffeur de taxi, de VPR ou de limousine à titre indépendant, ou comme employé ou titulaire d'un bail à ferme d'un tel

chauffeur, ainsi qu'en qualité d'employé, ou titulaire d'un bail à ferme, d'une entreprise de taxis, de VPR ou de limousines.

Art. 8, al. 2, lettre a (abrogée) et al. 3 à 5 (abrogés)

Art. 9, al. 1, lettre a à d (nouvelle teneur)

- a) autorisation d'exploiter une VPR en qualité d'indépendant;
- b) autorisation d'exploiter un taxi en qualité d'indépendant;
- c) autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR;
- d) autorisation d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis;

Art. 9, al. 2, lettre a à c (nouvelle teneur)

- a) l'autorisation d'exploiter un taxi ou une VPR en qualité d'indépendant et l'autorisation d'exploiter une limousine;
- b) l'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR et l'autorisation d'exploiter une entreprise de limousines;
- c) l'autorisation d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis et l'autorisation d'exploiter un taxi ou une entreprise de taxis.

Art. 10 Autorisation d'exploiter une VPR (nouvelle teneur de l'intitulé) et al. 1, lettre e (nouvelle teneur)

- e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer la VPR, en dehors des périodes de circulation.

Art. 11, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ L'autorisation d'exploiter un taxi est strictement personnelle; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) obtient un permis de service public;
- c) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- d) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- e) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève.

Art. 12 Autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR (nouvelle teneur)

¹ L'autorisation d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR, comprenant deux ou plusieurs véhicules et un ou plusieurs employés ou chauffeurs indépendants, est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique ou à une personne morale lorsque :

- a) inchangé
- b) Pour les entreprises de taxi, la requérante doit obtenir un permis de service public pour chacun des véhicules de son entreprise;
- c) à e) inchangé
- f) supprimé
- g) à i) inchangé (deviennent f à h)

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter une entreprise de taxis ou de VPR comprenant au moins deux véhicules immatriculés en employant un ou plusieurs chauffeurs salariés ou en mettant à disposition de chauffeurs indépendants un ou plusieurs véhicules dans le respect des conditions fixées aux articles 40 ou 41.

³ L'autorisation précise s'il s'agit d'une entreprise de taxis ou de VPR.

Art. 13, al. 1, 1^{re} phrase (nouvelle teneur) et lettre a (nouvelle, les lettres a à k actuelles devenant les lettres b à l), al. 2 à 4 (nouvelle teneur) et al. 5 (nouveau)

¹ L'autorisation d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis (ci-après : « la centrale ») est délivrée par le département à une centrale unique, lorsque :

- a) celle-ci prend la forme d'une société anonyme ;

² L'autorisation confère la faculté d'exploiter la centrale d'ordres de courses de taxis.

³ La centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis et des exploitants de VPR

⁴ Le Conseil d'Etat peut imposer à la centrale d'autres obligations liées à la gestion du trafic dans les voies réservées aux transports en commun.

⁵ Le Conseil d'Etat exerce un contrôle sur la centrale unique afin de veiller à ce qu'elle offre à la population un service diversifié et à moindre coût. Il peut désigner un représentant au Conseil d'administration.

Art. 16, al. 1, 3 et 4 (nouvelle teneur)

¹ Les personnes morales désignées aux articles 12, et 15 peuvent être constituées sous la forme d'une société anonyme, d'une société coopérative ou d'une société à responsabilité limitée exclusivement.

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

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

Art. 17 Transfert des permis de service public (nouvelle teneur)

¹ Tout transfert de permis de service public ou de tout ou partie des actions ou parts sociales d'une personne morale titulaire de permis de service public de taxis doit être enregistré auprès de l'autorité administrative et fiscale.

² Le transfert n'est pas soumis à autorisation, sa valeur est définie par le marché.

³ Si la valeur de transfert des permis de service public atteint des montants qui ne peuvent raisonnablement être amortis sur une période de vingt ans, le Département régule le marché en délivrant des nouveaux permis à un tarif préférentiel.

Art. 18, al. 9 (nouvelle teneur)

⁹ Après consultation des milieux professionnels et s'il est admis que l'offre de taxis, de VPR ou de limousines autorisés à Genève s'avère insuffisante à répondre au besoin lors d'événements impliquant un fort accroissement de la demande, le département peut délivrer des autorisations temporaires à des exploitants de services de taxis, de VPR ou de limousines d'autres cantons ou étrangers si les conducteurs et véhicules répondent aux exigences des lois et ordonnances fédérales et cantonales. Les autorisations peuvent être subordonnées à des exigences spécifiques, notamment en ce qui concerne le respect des conditions locales de travail et des obligations fixées au chapitre 3 de la loi.

Art. 19, al. 4 et 5 (nouvelle teneur)

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

⁵ Le Conseil d'Etat détermine dans quelle mesure les titulaires des autorisations d'exploiter une VPR ou une limousine ou une entreprise de VPR ou de limousines 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.

Art. 21, al. 2, 4, 5 et 6 (nouvelle teneur)

² Le département délivre de nouveaux permis aux requérants qui sollicitent et répondent aux conditions pour obtenir une autorisation d'exploiter au sens de l'article 11 ou aux titulaires d'une autorisation d'exploiter au sens de l'article 12, si le nombre maximal de permis prévu à l'article 20 est supérieur au nombre de permis déjà émis, ou si le nombre d'inscriptions sur la liste d'attente prévue à l'article 22, alinéa 5, permet l'annulation et la délivrance simultanée de permis jusqu'à atteindre le nombre maximal. Les requérants fournissent, en même temps qu'ils présentent leur demande, la preuve de la disponibilité de la somme d'argent nécessaire au paiement du montant prévu à l'alinéa 4.

⁴ Le permis est délivré contre paiement d'un prix. Celui-ci est déterminé par l'offre et la demande du marché. Le montant du permis ainsi délivré est affecté à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis. Le fonds est géré par l'institution représentative de la profession, dans le cadre du contrat de prestations prévu à l'article 1, alinéa 4.

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

⁶ Les transactions restent soumises à l'enregistrement par l'autorité administrative et fiscale, tandis que le département conserve un rôle régulateur en émettant, après consultation des milieux professionnels, de nouveaux permis si la situation du marché l'exige.

Art. 22, al. 1, 2 et 4 (nouvelle teneur)

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 qui cesse son activité peut soit remettre le permis de service public au département qui procède à son annulation, soit le revendre à toute personne remplissant les critères de son octroi.

² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 a la possibilité de remettre un ou plusieurs permis de service public au département qui procède à leur annulation. En cas de renonciation à

l'exploitation de l'entreprise, tous les permis de service public peuvent être remis au département pour annulation.

⁴ Le Conseil d'Etat détermine les modalités de fixation du montant compensatoire en tenant compte des disponibilités du fonds, du besoin de retraite de ceux qui restituent leur permis et de la nécessité d'affecter une partie du montant prévu à l'article 21, alinéa 4 à la régulation du nombre de permis de service public.

Art. 23, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 à 4 (abrogés)

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 est tenu de faire un usage personnel du permis de service public.

Art. 31, al. 3 (abrogé)

Art. 33 Complémentarité des transports (nouvelle teneur)

¹ Pour favoriser une meilleure complémentarité entre les transports privés et publics et pour permettre un meilleur service aux usagers, le département en charge de l'organisation des transports assure aux taxis l'accès le plus large possible aux voies réservées aux transports en commun et aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

² Les voies réservées aux transports en commun ne sont accessibles aux taxis que dans la mesure où les impératifs liés à la gestion des signaux lumineux préférentiels ainsi qu'à la circulation conjointe des véhicules des transports publics et des taxis le permettent. L'accès à certaines voies peut être subordonné, pour la gestion du trafic et pour des raisons techniques, à l'affiliation à la centrale.

³ Sont affichés à la vue des passagers, les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, la mention de l'obligation faite au chauffeur de remettre sur demande une quittance, le numéro d'immatriculation du taxi, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que le numéro d'appel téléphonique général ou, le cas échéant, de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants, doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers.

⁴ Les chauffeurs émettent une quittance à chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, qui comporte, outre le prix, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient ou un numéro de téléphone

personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Une copie de la quittance est conservée par le chauffeur.

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

Art. 35, al. 4 (nouvelle teneur)

⁴ L'alinéa 3 est également applicable aux exploitants d'un service de taxi ou de VPR qui effectuent un transport à prix forfaitaire au sens de l'article 42, alinéa 2.

Art. 37, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

¹ Les exploitants indépendants peuvent employer des chauffeurs ou mettre leur permis à la disposition d'indépendants pour autant qu'ils justifient exercer de manière effective et personnelle la conduite de leur véhicule.

² L'exploitant qui souhaite engager un chauffeur doit solliciter une autorisation auprès du département en indiquant son propre taux d'activité et celui de son ou de ses collaborateurs.

Art. 38, al. 1 à 6 (nouvelle teneur), al. 8, lettre b (abrogée)

¹ Les véhicules utilisés pour le service de transport professionnel privé (VPR et limousines) ainsi que le transport professionnel de service public (taxis) répondent à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral.

² Les taxis sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse les désignant comme « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant, dans la mesure des possibilités techniques, de :

- a) indiquer si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint;
- b) indiquer le tarif dont le taxi fait usage.

³ Les taxis sont identifiables des autres véhicules servant au transport professionnel privé de personnes par des signes distinctifs agréés par le département. Les véhicules servant au transport professionnel privé de personnes ne peuvent pas porter d'enseigne lumineuse, ni tout autre signe distinctif réservés aux taxis.

⁴ Les VPR sont équipées en permanence d'un compteur horokilométrique et respectent les conditions de l'alinéa 3, 2^e phrase, de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis. Les équipements sont agréés par le département. Les VPR ne peuvent pas charger la clientèle au vol, ni attendre

sur les stations. Elles sont obligées de retourner à leur base et ne fonctionnent que sur commande.

⁵ Les limousines et les VPR agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif; elles ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis.

⁶ Les exploitants de taxis et les exploitants indépendants d'une limousine ou d'une VPR peuvent, si un de leur véhicule est hors service, faire usage, pour une durée maximale de 20 jours, d'un véhicule de remplacement, de la même catégorie, d'un autre exploitant dûment autorisé. Ils en informent le département qui leur délivre une attestation sujette au contrôle de la police en tout temps. Des véhicules de remplacement peuvent également être immatriculés temporairement en respect du droit fédéral.

Art. 40, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le titulaire d'une autorisation selon les articles 10, 11 et 12 est autorisé à employer des travailleurs salariés pour la conduite des véhicules dont il est détenteur.

Art. 41 Indépendants au service d'un exploitant (nouvelle teneur de l'intitulé), al. 1 et 2 (nouvelle teneur) et al. 3 et 6 (abrogés)

¹ Le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon les articles 11 et 12 est autorisé à mettre à disposition de chauffeurs de taxis indépendants un ou des permis de service public.

² Le titulaire d'une autorisation d'exploiter selon l'article 10 est autorisé à mettre des véhicules à disposition de chauffeurs de VPR indépendants.

Art. 42, al. 2 (nouvelle teneur)

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.

Art. 43 (abrogé)

Art. 44, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 2 (nouveau, les al. 2 à 4 actuels devenant les al. 3 à 5)

¹ Lorsque les autorités constatent que des véhicules sont utilisés comme taxis, alors que ceux-ci ne sont pas autorisés à servir au transport professionnel de service public selon l'article 3, alinéa 3 de la loi, elles saisissent le permis de circulation et empêchent la poursuite de la course.

² Lorsque les autorités constatent que des véhicules sont utilisés comme VPR ou limousines alors que ceux-ci ne sont pas autorisés à servir au transport professionnel de personnes, elles saisissent le permis de circulation et empêchent la poursuite de la course.

Art. 46, al. 1 et 2 (nouvelle teneur), al. 3 (nouveau, l'al. 3 actuel devenant l'al. 4)

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

² La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant un taxi a pour effet de suspendre ou annuler l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 ainsi que le retrait du permis de service public.

³ La suspension ou le retrait de la carte professionnelle d'un chauffeur exploitant une VPR ou une limousine a pour effet de suspendre ou d'annuler l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu des articles 10 ou 14.

Art. 49 Dispositions d'applications (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires pour l'application de loi. Il établit le contrat de prestation à l'intention de l'institution faîtière prévue à l'article 50 ou délègue cette tâche au département concerné.

Art. 50 Institution faîtière des transporteurs professionnels de personnes au moyen de voitures automobiles (nouvelle teneur)

¹ La gestion des tâches administratives nécessaire à l'application de la loi est confiée à l'institution faîtière au travers d'un contrat de prestations. Il en va de même du suivi de la loi.

² Dès l'entrée en force du contrat de prestation, l'institution faîtière est seule représentante officielle des transporteurs professionnels au moyen de véhicules automobiles

Art. 51 (abrogé)

Art. 55, al. 2 (nouvelle teneur), al. 3 (abrogé)

² A l'échéance du délai, l'exploitant doit avoir rejoint la centrale unique prévue à l'article 13.

Art. 56 Taxis de service privé selon l'ancien droit (nouvelle teneur)

Les chauffeurs de taxi de service privé au sens de l'ancien droit disposent d'un délai d'une année pour obtenir un permis de service public ou pour se mettre au service d'un exploitant ou d'une entreprise de taxis au sens de l'article 12. A défaut, ils devront convertir leur activité en chauffeurs de VPR ou en chauffeurs de limousine.

Art. 58, al. 1 à 5 (nouvelle teneur), al. 6 à 9 (abrogés)

¹ Le nombre de permis de service public est fixé par le département en tenant compte du nombre des postulants et dans la perspective de permettre aux TPR et aux employés inscrits sur la liste d'attente d'acquies un permis.

² Le département ne délivre de nouveaux permis qu'une fois évaluée la situation du marché selon des critères qui tiennent compte des besoins des utilisateurs, de l'offre permanente de taxis et de la valeur de transfert des permis.

³ Deux ans après l'entrée en vigueur de la loi, le département fixe après consultation de l'institution faîtière, le nombre idéal de taxis et le montant de l'indemnité pour annulation du permis.

⁴ Le montant de l'indemnité est réévalué tous les deux ans afin de contrôler la valeur marchande des permis et d'écarter le risque de spéculation fondée uniquement sur la limitation du nombre de permis.

⁵ L'institution commune tient des listes publiques des acquies et cédants potentiels, ainsi que des prix de transaction.

Art. 59 Equipements (nouvelle teneur)

Les exploitants de VPR disposent d'un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente loi pour équiper leur véhicule en conformité avec l'article 38, alinéas 1, 3 et 4.

Art. 60 (abrogé)

Art. 61 (abrogé)

Art. 2 **Entrée en vigueur**

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

Date de dépôt : 15 octobre 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il convient tout d'abord de faire la genèse et un petit historique des lois liées au transport professionnel des personnes.

En effet, la première loi sur les taxis a été votée en 2005 par notre Grand Conseil et n'a jamais été mise en application, raison pour laquelle il fallait en tester l'applicabilité, ce qui a été fait en 2006.

En 2007, un bilan de la loi est établi et un rapport du Conseil d'Etat est rendu au Grand Conseil en juin 2007 sur l'application de la loi.

Quatre éléments particulièrement difficiles poussent à ne pas garder cette loi, soit :

- 1) La loi était difficile à comprendre et donc à appliquer.
- 2) Les exigences prévues par cette loi, et partant les contrôles qui s'imposaient, étaient sans proportion aucune des moyens disponibles.
- 3) Pour mémoire, à l'époque, la brigade des taxis avait disparu, la fusion du service des autorisations et des patentes, dont dépendaient les taxis, et de l'office du commerce était en cours.
- 4) Sur un plan législatif, notamment le fait que cette loi était contraire à la loi fédérale sur le marché intérieur, il y avait des problèmes de conformité avec le droit supérieur.
- 5) Cette loi était contraire aux accords bilatéraux.

Il a donc fallu revoir cette loi avec certains grands principes comme base et une simplification.

Le 30 juin 2009, le groupe UDC déposait ce présent projet de loi 10513 très complet qui comprenait pas moins de 59 articles, abrogeant les articles 60 et 61 de l'ancienne loi.

Le 6 juillet 2010, le Conseil d'Etat déposait le PL 10697 sur le transport professionnel des personnes. Ce PL consistait en une nouvelle loi sur les

transports professionnels de personnes, en d'autres termes une nouvelle loi sur les taxis (page 2 du rapport du 17 septembre 2013 du PL 10697-A établi par notre collègue député Antoine Barde).

Cette loi avait pour but de reprendre la main sur le dossier des taxis et de ne pas laisser le champ libre à l'UDC Genève avec son PL 10513.

Puis arrivent les lois dites Maudet sur la H 1 30 (loi sur les taxis et limousines (LTaxis)) et la H 1 31 (loi sur les taxis et voitures de transports avec chauffeur), lois entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2017 malgré beaucoup de recours des milieux professionnels.

Des négociations ont eu lieu avec les milieux professionnels en 2018 pour la problématique de la circulation sur les voies de bus à vide.

En 2018 et en 2019, notre Grand Conseil a été saisi de la motion M 2480 qui a donné lieu à une motion de commission et à un projet de loi toujours à l'étude devant la commission des transports.

A la lecture de ce qui précède, il est d'une rare évidence que « le dossier » des taxis et des LVTC est loin d'être clos avec l'évolution du marché et des opportunités économiques venues d'Europe ou d'outre-Atlantique.

Ce projet de loi 10513 avait posé les bases de la loi 10697 dite loi Unger et des lois Maudet actuellement en vigueur. Le groupe UDC Genève a donc été un précurseur en la matière.

Il est donc évident que ce PL 10513 est aujourd'hui obsolète, mais il est impératif de par son importance et son impulsion qui avaient d'ailleurs obligé le Conseil d'Etat de l'époque à réagir et, par la même, à déposer un projet de loi, d'où sa pertinence.

L'importance de ce rapport est donc de laisser une trace pour la postérité.