

Date de dépôt : 11 janvier 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

Rapport de M^{me} Dilara Bayrak

La commission des transports du Grand Conseil a étudié et traité le PL 12649 lors de 22 séances de commission entre avril 2020 et janvier 2021. Lors de sa séance du 5 octobre 2021, la commission des transports a accepté de demander l'urgence pour renvoyer le rapport du PL 12649-A en commission. Il s'en est suivi 8 séances supplémentaires entre octobre 2021 et décembre 2021 pour aboutir au rapport complémentaire que voici.

Les séances se sont tenues sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens. Les travaux se sont déroulés en présence de M^{me} Fabienne Fischer, conseillère d'Etat (DEE), M^{me} Myriam Errouane, secrétaire générale adjointe, M. Matthias Stacchetti, directeur de la PCTN, et M^{me} Ingrid Unterlerchner, juriste à l'OCIRT. La commission les remercie chaleureusement pour l'appui qu'elles et il lui ont apporté dans le cadre de ses travaux. Les remerciements de la commission vont également aux procès-verbalistes, M^{me} Mariama Laura Diallo et M^{me} Tina Rodriguez, pour la qualité de leur travail.

Table des matières

Retour en commission du PL 12649-A	3
Choix des sujets à retraiter en commission	4
Présentation du département sur les problématiques choisies	6
1. Introduction	6
2. Handicap et accessibilité	6
3. Passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène	7
4. Délai d'attente	7
5. Bail à ferme	7
6. Sécurité de la carte de chauffeur.....	7
7. Questions des députés	8
Audition de M. Pierre Jenni	12
Discussion de la commission sur la note du département (annexe 2)	16
1. Le handicap et l'accessibilité	18
2. L'encouragement financier à passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène	19
3. Le délai d'attente des VTC, prévu à l'article 24, al. 3, PL	19
4. Le bail à ferme et la location de plaques	20
Discussion de la commission sur la note du département (annexe 3)	25
Premier et deuxième débat	28
1 ^{er} débat	29
2 ^e débat – article par article	29
Troisième débat et vote final	42

Retour en commission du PL 12649-A

Un député (PLR) déclare que les commissaires ont reçu un nombre significatif de courriers de la part d'associations de chauffeurs de taxi et de VTC. Ceux-ci pointent du doigt deux éléments problématiques : d'une part, la question de la question du bail à ferme, qui pourrait conduire à des conséquences juridiques peu souhaitables. D'autre part, la problématique du délai d'attente imposé à des chauffeurs qui aurait des effets dramatiques pour leur modèle d'affaires et leurs revenus. Il propose que la commission demande le renvoi à son attention de ce PL afin d'examiner les problèmes soulevés pour avoir des précisions de la part du département et, le cas échéant, proposer des amendements et revenir en plénière d'ici la fin de l'année.

Un député (UDC) informe la commission qu'une pétition a été déposée par un groupement des taxis sur la même problématique.

Le président appuie la demande du député (PLR). Il remarque que la commission a fait un énorme travail, mais que la question du bail à ferme est restée en suspens. Il pense que la commission a manqué de finesse en effectuant une distinction claire entre la location des plaques et le bail à ferme. Il pense qu'il faut examiner ce point en une ou deux séances pour éviter d'être ressaisi de cela dans quelques années. Il se dit favorable à ce que la commission propose elle-même le renvoi.

Une députée (PS) précise que la commission peut demander l'urgence pour un renvoi en commission et qu'il faut un vote unanime.

Une députée (Ve) estime que la commission avait discuté et compris les enjeux et que le dernier rapport était le fruit d'un compromis en connaissance de cause. Elle trouve risqué de renvoyer en commission, mais si toutefois il devait y avoir un, elle informe que les Verts profiteront de cette opportunité pour débattre de la question de l'accessibilité, de l'inclusion, du fait que les personnes en situation de handicap auditionnées n'ont pas été prises en considération malgré des propositions concrètes et des amendements envoyés à la commission.

Le président indique que ce sera à la commission de décider si elle souhaite rouvrir ces débats.

Le président met aux voix la demande d'urgence pour un renvoi en commission du PL 12649-A :

Oui : 8 (3 PLR, 1 UDC, 2 MCG, 2 PDC)

Non : –

Abstentions : 5 (2 Ve, 3 S)

La commission accepte de demander l'urgence pour un renvoi en commission du PL 12649-A.

Choix des sujets à retraiter en commission

Séance du 19 octobre 2021 en présence de M^{me} Unterlerchner, de M. Stacchetti et de M^{me} Errouane

Le président précise qu'il s'agit de discuter de l'organisation des travaux. Il pense que la commission a bien fait son travail et que l'objectif, dans un premier temps, est de lister débats que la commission souhaite rouvrir.

Une députée (PS) rejoint le vœu de ne pas rouvrir la totalité des débats et de réduire le temps de ce retour en commission pour aboutir rapidement à un projet qui puisse être voté en plénière. Elle propose de discuter sur les aspects de la loi que les commissaires sont d'accord de rediscuter et de faire une audition du département et ensuite de demander aux associations de se déterminer par écrit sur les aspects identifiés comme rouverts à la discussion.

Un député (MCG) rejoint les propos de la députée (PS). Il pense qu'il faut responsabiliser les professionnels en leur demandant qu'ils n'envoient qu'un représentant. Il apprécie les auditions directes et pense qu'il faut entendre les gens de vive voix. Il trouve que les auditions doivent être concentrées sinon les travaux vont durer 6 mois supplémentaires.

Un député (PLR) déclare qu'il ne s'agit pas d'auditionner tous les chauffeurs de taxi individuellement, ni toutes les associations et sociétés qui ont déjà auditionnées. Il pense qu'il faut donner suite au courrier électronique qu'a transmis M. Pierre Jenni, qui représente le milieu professionnel des associations genevoises. Par souci de simplification, il propose de le recevoir pour les taxis, ainsi que l'association genevoise des VTC qui est inquiète de l'introduction d'un délai d'attente. Il estime suffisant d'auditionner ces deux entités-là en leur disant qu'on se focalisera uniquement sur les points que les commissaires ont jugé problématiques.

Une députée (PS) pense qu'il ne faut pas revenir sur des points qui figuraient dans le PL initial déposé par le département. Tous les milieux concernés par ces points ont déjà été auditionnés et la commission a tranché.

Elle pense que la commission pourrait rouvrir le débat sur les points modifiés par la commission et qui ne figuraient pas dans le PL initial.

Une députée (Ve) comprend le manque d'envie de rouvrir ce dossier de plusieurs mois. Elle rend la commission attentive à la question de l'accessibilité des personnes en situation de handicap. La commission a été saisie de demandes d'auditions des professionnels, mais elle doit aussi entendre les associations d'usagers et d'usagères telles que la FÉGAPH, qui a demandé à être entendue. Des amendements faits lors des travaux peuvent avoir des conséquences sur la question des usagers et des usagères. Elle pense qu'il faudrait au moins une position écrite sur cette thématique en ciblant certains articles. Il faut réfléchir à des questions d'accessibilité qui concernent 10% de la population genevoise.

Un député (PLR) déclare que du point de vue de la procédure, la commission est censée traiter ce projet comme si c'était un nouveau PL. Il estime que chacun a le droit de revenir avec des amendements dès lors qu'on traite à nouveau le PL. Il constate que ce qui a provoqué le retour en commission ce sont des interrogations de nature juridique sur la problématique des AUADP. Il pense qu'il faut auditionner le milieu professionnel des taxis sur ce sujet, mais si on dit qu'on veut revenir sur d'autres aspects, on rouvre une boîte de Pandore.

Le président rappelle que la commission s'est fixé comme règle de sérier les questions. Il propose de voter les sujets sur lesquels le département va retravailler. Il aimerait un éclairage du département sur le bail à ferme et sur la location de plaques, quitte à mettre des cautèles.

Un député (PLR) estime qu'il est essentiel que le département en dise davantage sur ce qu'il entend faire pour le délai d'attente. Les diffuseurs de courses pourront contourner cette règle en permettant aux utilisateurs de commander leur véhicule à une heure précise. Il se demande comment contrôler que ces sociétés respectent ce délai d'attente. A son avis, il y a une question de faisabilité qui n'a pas été examinée. Il se pose la question de la conformité juridique d'un tel procédé en termes de restriction de la liberté économique. Il ne remet pas en question le fait que les taxis offrent un service public, mais les chauffeurs VTC risquent d'être fortement atteints économiquement si on maintient ce délai d'attente.

Un député (PS) souhaite ajouter un quatrième sujet qui porte sur ce qui est relatif à l'encouragement de passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène.

Le président propose de lister toutes les demandes d'auditions reçues : Inclusion Handicap, FÉGAPH, M. Pierre Jenni, le milieu professionnel des

taxis genevois, Taxi entreprise fédération, et M^c Roulet, conseil de Taxiphone centrale SA.

La commission accepte de rouvrir ces quatre sujets à l'unanimité.

Le président rappelle que ces quatre sujets sont étayés par des demandes d'auditions. La commission se déterminera ensuite sur des auditions orales ou écrites dans les meilleurs délais.

Présentation du département sur les problématiques choisies

Séance du 9 novembre 2021 en présence de M^{me} Fischer, M^{me} Errouane, M^{me} Unterlerchner et M. Stacchetti

1. Introduction

M^{me} Fischer est convaincue que le travail fourni par la commission a permis d'aboutir à un compromis bien pesé et a permis de prendre en considération tant les objectifs généraux et les intérêts publics que les intérêts des professionnels de la branche. Elle pense qu'il serait regrettable de chambouler ce compromis. La position qu'elle présente vise à rester dans l'esprit des travaux pour le premier accord. Ce PL respecte également les intérêts publics généraux que sont la sécurité, le respect de l'environnement, les règles relatives à l'utilisation accrue du domaine public, la transparence des prix, le respect des conditions de travail et le respect de la liberté économique de la profession et c'est cet équilibre qu'il faut maintenir.

Elle partage l'idée d'avoir une différence de traitement entre les taxis et les VTC. Un certain degré de concurrence lui semble acceptable moyennant qu'elle reste correcte. Ce compromis représente les objectifs qu'elle entend poursuivre. Elle aborde désormais les quatre points sur lesquels la commission a décidé de rouvrir la discussion.

2. Handicap et accessibilité

Le département partage le souci d'inciter les taxis à pouvoir répondre de manière satisfaisante à la prise en charge des personnes en situation de handicap. M^{me} Fischer propose un réaménagement des stations de taxis existantes et la création de nouvelles stations conçues afin de faciliter l'usage des taxis pour les personnes en situation de handicap. Cela devrait s'accompagner d'une formation pour les chauffeurs dans la prise en charge des personnes en situation de handicap et d'avoir un incitatif pour les chauffeurs de taxi à s'équiper afin de répondre aux besoins de personnes handicapées. C'est ce qui est prévu par des possibilités de réduction fiscale pour les investissements pour les personnes handicapées. Elle estime que ces

mesures pourraient satisfaire au souhait d'une prise en charge facilitée pour les personnes à mobilité réduite.

3. Passage d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène

Dans le PL, un délai de 10 ans a été prévu pour arriver à une situation zéro carbone. Ce délai permet une transition naturelle vers des taxis qui n'émettent pas de gaz à effet de serre. Fort probablement, le marché évoluera naturellement et spontanément dans ce sens-là et il ne lui semble pas à ce stade opportun de subventionner le changement de véhicule des chauffeurs de taxi. En revanche, l'Etat peut encourager les chauffeurs à procéder à ce transfert rapidement par exemple en aménageant des stations dans lesquelles on aurait des bornes de recharge à disposition des chauffeurs de taxi. Les professionnels de la branche ont relevé qu'ils souhaitent avoir un accès pour recharger leur véhicule pendant leur temps de travail. La mise en œuvre de ces stations aménagées pourrait être financée par le biais de la taxe AUADP.

4. Délai d'attente

La clause introduite à l'art.24 du PL paraît artificielle et pas indispensable, au regard d'autres dispositions qui figurent dans le PL. M^{me} Fischer pense en particulier à la possibilité d'avoir des données de géolocalisation dont l'exploitation permettrait de contrôler le respect de l'interdiction du hélage faite aux VTC. De son point de vue, les éléments utiles pour éviter le hélage des VTC et contrôler le respect de cette exigence existent par l'exploitation des données de géolocalisation.

5. Bail à ferme

M^{me} Fischer salue les décisions prises par la commission et estime que le bail à ferme ne se justifie plus dans des circonstances qui ont évolué. A l'époque, acquérir un véhicule et une concession était très onéreux. Ce n'est plus le cas aujourd'hui ; il n'y a plus de concession dans laquelle il faut investir et l'acquisition est possible pour toute personne qui souhaite développer cette activité et dans cette mesure, le bail à ferme n'est plus aux prises avec la réalité de la pratique de cette profession aujourd'hui. Dans ce contexte-là, le département souhaite que la commission confirme la décision prise s'agissant de la suppression du bail à ferme. Plusieurs témoignages ont fait part du fait que ça génère des situations délicates et pas défendables.

6. Sécurité de la carte de chauffeur

Le département a souhaité ajouter un dernier point sur l'élément de sécurité sur la carte de chauffeur. La commission a prévu une disposition qui indique que la carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité sans les préciser. Le département souhaite proposer que ces éléments

de sécurité soient des éléments biométriques pour lesquels la faisabilité est très simple en profitant des installations de données biométriques dont l'OCPM s'est doté. Il suffirait de préciser que seules les données indispensables seront récoltées ce qui permettrait de garantir que les cartes de chauffeurs soient sécurisées et ne permettent pas d'utilisation abusive. M^{me} Fischer est favorable à ce que le département réfléchisse à une mise en œuvre qui implique les professionnels et qu'il y ait une instance de concertation régulière permettant de discuter, de remonter et de traiter les problèmes afin de faciliter une durabilité de la loi adoptée. Dans les pistes de mise en œuvre, il faut une réflexion sur la carte des stations de taxis et sur leur signalétique de manière à bien les rendre visibles. Il faudrait équiper les stations dans l'objectif du passage aux véhicules électriques et en vue de l'accessibilité des personnes handicapées. Ces éléments permettront une mise en œuvre sereine du PL.

7. Questions des députés

Un député (Ve) a une question sur les aménagements pour les personnes à mobilité réduite ou pour les stations de recharge. M^{me} Fischer a parlé d'un financement via les AUADP. Vu que c'est sur le domaine public communal, il demande s'il y a eu des échanges avec les communes. M^{me} Unterlerchner répond que le département est au stade des propositions devant la commission et peut enclencher la discussion par la suite.

Le député (Ve) pense que cela mériterait d'auditionner l'ACG et plus particulièrement la Ville de Genève. En ce qui concerne les éléments de sécurité dans la carte professionnelle, il demande s'il faut changer la loi ou si cela pourrait apparaître dans le règlement. M^{me} Unterlerchner indique qu'elle pensait pouvoir préciser ces éléments dans le règlement initialement, mais si le département opte pour une sécurité biométrique, une base légale formelle est nécessaire. Il faut rajouter cette notion dans la clause et rajouter une précision qui limite la saisie et le traitement des données dans la disposition sur le traitement des données personnelles.

Le député (Ve) demande si le département arrive avec des formulations faites. M^{me} Unterlerchner répond qu'à ce stade, on est dans une discussion qui va se formaliser par le biais d'une note avec des propositions concrètes.

Un député (UDC) relève que M^{me} Fischer a parlé d'une structure de discussion. Il demande quelle forme celle-ci prendrait et à quelle fréquence. M^{me} Fischer répond qu'à ce stade, c'est une proposition qui est soumise à la commission. L'idée est de ne pas avoir uniquement de grandes structures professionnelles, mais aussi des structures VTC, et de donner des prérogatives de propositions à cette instance dont les contours ne sont pas

définis. Elle pense que ça permettrait de pacifier les débats si tout le monde peut être entendu dans un seul cadre.

Un député (PS) a une question sur l'atteinte des critères d'efficacité énergétique. Il comprend que M^{me} Fischer ne souhaite pas que l'Etat subventionne le changement de véhicules étant donné que le parc de véhicules est en train de se démocratiser, mais elle n'a pas parlé d'une éventuelle réduction de la taxe. On a voté le fait qu'il pourrait y avoir une réduction de la taxe si les véhicules avaient un dispositif de prise en charge des personnes en situation de handicap et les milieux proposent de rajouter qu'il y ait aussi une réduction de la taxe si les véhicules atteignent les critères d'efficacité énergétique plus tôt que les différents seuils émis dans la loi. Il demande si elle entrerait en matière sur une réduction de la taxe si les chauffeurs changent de véhicule plus vite que le délai prévu. M^{me} Unterlerchner souligne qu'on pourrait financer des équipements avec la taxe et qu'il faut la renflouer. M. Stacchetti ajoute qu'il y a un équilibre à avoir avec cette taxe parce qu'elle joue un rôle dans le financement des contrôles, mais il reste une marge importante pour financer des mesures énergétiques. On doit être prudent dans l'effet que ça peut avoir.

Le député (PS) comprend qu'ils ne sont pas contre, mais qu'il faudrait faire le calcul pour qu'il reste assez pour financer ces aménagements. M. Stacchetti explique que celui qui équipe son véhicule pour les personnes à mobilité réduite a 50% de réduction de la taxe. Mais cela a peu d'incidence, car aujourd'hui trois véhicules en bénéficient.

Un député (Ve) demande ce qu'est un aménagement spécifique pour les personnes à mobilité réduite dans les stations de taxis. M^{me} Unterlerchner indique qu'on peut prendre exemple sur les stations de bus. La loi fédérale sur le handicap demande aux concessionnaires de transports publics d'aménager les places de bus et à Genève, on voit aujourd'hui des bulles par terre et des rails pour que les personnes qui n'ont pas de visibilité voient comment s'orienter vers l'endroit.

Le député (Ve) demande s'il y a une norme d'ouverture de la hauteur de la porte qui fait qu'on est assuré de ne pas avoir la portière qui tape dans le trottoir. M^{me} Unterlerchner indique que ce sont des questions techniques à voir avec le département concerné. La LCI prévoit le principe que toute installation accessible au public et que toute place de taxi est accessible au public ; lorsqu'elle est nouvelle ou modifiée, elle doit avoir des aménagements pour permettre aux personnes en situation de handicap de les utiliser et il y a tout un régime de normes techniques dont il va falloir faire usage et qui sont contraignantes. Dès qu'on modifie quelque chose d'existant, ça devient contraignant. M. Stacchetti ajoute qu'au-delà de l'équipement, il y

a l'implantation de ces stations qui serait importante par rapport à des endroits stratégiques pour que ce soit facilement accessible.

Le président comprend que sur le plan des nouvelles stations et bornes de recharge, c'est une volonté politique du département, mais ça n'aura pas d'incidence sur le texte de loi sur lequel on débat. Il demande si c'est une mesure politique d'accompagnement qui n'a pas d'incidence sur les travaux de la commission. M^{me} Fischer répond que c'est effectivement pour indiquer une perspective.

Le président revient sur la question du bail à ferme. La commission a assez vite craint la rente de situation de certains taxis qui ont des plaques et les louent trop cher. La commission a voulu supprimer l'idée qu'on puisse louer des plaques. Dans un second temps, la commission a été alertée par des professionnels qui disaient que si on supprime la possibilité du bail à ferme, on ferme la porte à toute idée des entreprises dans le domaine des taxis, parce que personne ne voudra prendre le risque d'acheter des voitures et d'employer un chauffeur de taxi qu'il faudra payer. La seule manière de créer des entreprises de taxi est par le biais du bail à ferme. Si le département considère qu'il faut en rester à la situation des travaux en supprimant le bail à ferme, le président pense qu'on va limiter cette profession d'indépendant. M. Stacchetti déclare qu'aujourd'hui, la situation n'est plus la même qu'à une époque où c'était prohibitif d'acheter un véhicule et d'avoir la concession. Aujourd'hui, cette description d'entreprise a une valeur ajoutée moindre. Deux entités dans le canton sont visées, c'est-à-dire qu'elles achètent des véhicules auxquels elles accolent l'AUADP et les louent avec une marge. Ce n'est pas tout à fait l'idée qu'il se fait d'une entreprise. L'avenir, ce sont les diffuseurs de courses avec des personnes indépendantes et un certain encadrement de celles-ci par ces structures. En maintenant le bail à ferme, on permettra à plusieurs personnes de rester dans un modèle qui n'amène pas grand-chose d'un point de vue entrepreneurial. On parle de 19 AUADP sur 1100. En renonçant au bail à ferme, on met un terme aussi à tous les autres qui louent des plaques. Aujourd'hui, 50 personnes sont titulaires de 150 AUADP. C'est sans compter certaines personnes qui louent leurs plaques, qui se trouvent à l'étranger et qui vivent de ce loyer. Ce n'est pas en maintenant le bail à ferme qu'on va booster les entreprises. En maintenant la suppression du bail à ferme, on va vers un trend naturel qui pousse vers l'indépendance et le développement des diffuseurs de courses. Selon les observations de son service, c'est véritablement l'avenir.

Le président comprend que le bail à ferme tel qu'il est organisé par certaines personnes reste un système qui exploite une certaine dépendance et qui permet des marges excessives par rapport à l'outil de travail qui est

proposé. M. Stacchetti ajoute qu'en termes de bénéfiques et de risques, ça permet de maintenir 19 AUADP dans un modèle et rend difficilement contrôlable le reste tout en permettant des abus plus lourds.

Le président demande si le département pense que la possibilité offerte dans la loi de créer une entreprise de taxi est viable économiquement au vu des risques. M^{me} Fischer pense que si le business model n'est pas bon, il n'y aura pas d'entrepreneur pour y aller. S'il n'y a pas d'entreprise qui se crée, c'est parce que la profession est intéressante pour des indépendants et pas pour une structure entrepreneuriale. Elle ne comprend pas pourquoi on maintiendrait un système qui ne vise qu'à réduire un risque ou à favoriser un système qui viendrait permettre à des entreprises non viables de perdurer. Elle ne tient pas à ce qu'il s'agisse de cibler des personnes ou de laisser entendre que certains comportements individualisés seraient abusifs. On sait qu'il y a des abus dans la profession et ce ne sont pas des personnes reconnaissables. Il faut aborder cette question sous l'angle législatif. On a intérêt à avoir une loi au plus près de la réalité pratique du métier et elle ne voit pas quel besoin il y a du maintien du principe du bail à ferme. M. Stacchetti indique, en ce qui concerne l'intérêt de maintenir cet article 5, qu'on peut imaginer que des structures familiales puissent fonctionner selon ce modèle.

Un député (PS) déclare qu'une entreprise avec un véhicule et un AUADP peut tourner 24h/24 avec plusieurs chauffeurs. Il peut imaginer que c'est rentable. Selon lui, la commission souhaite que l'AUADP soit donné par l'Etat contre le paiement d'une taxe de 1400 francs/an pour faire le métier de chauffeur de taxi, mais ce n'est pas pour relouer derrière l'AUADP.

Un député (MCG) pense qu'on est au tournant d'une discussion sur des modèles de société. Il faut se souvenir que des gens ont hérité de cette situation et que ces plaques ont été payées à de très gros montants à une époque. Il pense qu'il faut fermer la porte aux rentes de situation, mais qu'il faut laisser la porte ouverte à la liberté d'entreprendre. On ne doit pas porter atteinte à un modèle de structure où une personne a des plaques et des personnes qui travaillent avec lui. C'est une question de la proportion du prix qu'on peut payer. Il y a plusieurs formes, notamment la coopérative, pour s'organiser et maintenir la liberté d'entreprendre. Il est pour la continuation de ce modèle-là et contre les rentes de situation que provoquent les excès dans le bail à ferme. Il faut remettre sur le métier l'ouvrage afin de supprimer les rentes de situation et maintenir des structures de type artisanal.

M. Stacchetti précise qu'il a indiqué des chiffres sur deux entreprises pour donner des précisions sur la volumétrie. *Le président comprend que deux entreprises font du bail à ferme et dans les autres qui ont plusieurs AUADP,*

ce n'est que de la location de plaques et pas du bail à ferme. M. Stacchetti indique que la personne titulaire de 10 AUADP et qui loue des plaques ne fait pas du bail à ferme. Pour les autres, le soupçon est important et ses services travaillent dans ce sens-là. Par ailleurs, les baux à ferme ne sont plus vérifiés par la PCTN depuis 2017.

Le président comprend que dans le PL initial du département, le bail à ferme était autorisé à condition que les conditions soient vérifiées. M^{me} Unterlerchner confirme qu'il y avait un encadrement. M. Stacchetti précise que c'est dans la loi de 2005 où sont apparus les abus. Si on en sait plus depuis 2017, c'est parce que l'interdiction de la location de plaques est tombée et que les locataires se sont mis à en parler et à s'en plaindre.

Le président informe que la commission a été interpellée par M. Jenni. L'audition est acceptée à l'unanimité.

Audition de M. Pierre Jenni

Séance du 16 novembre 2021 en présence de M^{me} Fischer, de M^{me} Errouane et de M^{me} Unterlerchner

En préambule, M. Jenni informe qu'il représente les entreprises puisqu'il a lui-même une société de taxi qu'il a reprise de son père en 1989. Il est chauffeur de taxi depuis 1977 et a aussi été dirigeant d'entreprise dès le moment où il a racheté l'entreprise de son père à un prix élevé à l'époque. Il a présidé la société coopérative des concessionnaires de taxis indépendants. Il a également présidé Taxiphone de 2009 à 2014.

La première question qui lui a été posée est relative à l'historique du bail à ferme. Il va faire un bref historique du taxi pour comprendre l'arrivée du bail à ferme. La deuxième question porte sur l'aspect financier ; il a considéré que le plus simple était de transmettre ses comptes en toute transparence. Il a donc envoyé au président et au vice-président tous ses comptes de 2017 à 2020. Il a également joint ses comptes de 2011 qui sont représentatifs de la période où il a pratiqué le bail à ferme dans son entreprise.

En ce qui concerne le bail à ferme, une entreprise de taxi est une entreprise de location de véhicules. Elle met à disposition de chauffeurs qui supportent entièrement le risque économique des outils de travail comme un restaurateur louerait une arcade. L'outil de travail loué est équipé avec compteur, un tachygraphe, bombonne, ainsi que l'AUADP.

Quand M. Jenni a commencé en 1989 sous le régime salarié, il réalisait des bénéfices qui lui permettaient à peine de racheter un véhicule en cas de sinistre. Il avait deux chauffeurs par véhicule et il encaissait 3500 francs par

chauffeur sans qu'il lui reste suffisamment pour envisager de remplacer un véhicule.

Il affirme que lorsque la LTVTC est entrée en vigueur, plus personne ne voulait travailler en bail à ferme dans son entreprise. Tout le monde exigeait la location de plaque qui coûtait moins cher. Les chauffeurs n'avaient plus besoin de partager le véhicule et ils pouvaient faire le taxi avec leur voiture privée. C'est devenu l'exigence des chauffeurs et ils ne venaient pas travailler chez lui s'il ne louait pas la plaque. Toutes les entreprises se sont mises à faire ça.

Le bail à ferme et la location de plaque sont deux choses différentes. Les chauffeurs ne veulent ni du régime salarié ni du bail à ferme, mais ils veulent de la location de plaque. Le salariat est une condamnation pure et simple des entreprises, car elles ne font même pas les 3500 francs qu'il encaissait à l'époque en chiffre d'affaires aujourd'hui. La cumulation de tous les frais est impossible à couvrir par l'entreprise à moins d'encaisser des montants déraisonnables auprès des chauffeurs. Selon lui, les chauffeurs qui ont fait croire à la commission qu'ils voulaient être salariés mentent, car ils veulent que les entreprises rendent les plaques afin qu'elles soient redistribuées auprès des artisans qui sont sur la liste d'attente.

Il déclare qu'on peut estimer que les entreprises ne servent à rien et imaginer que l'entreprise est un intermédiaire dont on n'a plus besoin. Dans ce cas-là, le minimum est d'envisager une indemnisation pour les entreprises qui ont consenti à des investissements et qui ont été incitées par l'art. 47 LTVTC qui permettait d'acquérir les autorisations, de développer les entreprises et de les fusionner suivant la logique que l'entreprise est un gage de qualité et offre du travail à des gens sans formation qui peinent à trouver du travail ou à des personnes qui veulent travailler sans dépendre des aides de l'Etat.

Il pense que l'entreprise de taxi est utile, mais il faut surveiller qu'il n'y ait pas d'abus. Selon lui, les questions qui se posent aux commissaires sont de savoir s'ils sont conscients que cette loi condamne les entreprises, s'ils estiment que les entreprises sont souhaitables, qu'elles remplissent un rôle ou pas et s'ils estiment qu'elles ne sont pas nécessaires, s'ils envisagent d'indemniser les entreprises qui vont devoir rendre leurs autorisations à l'Etat pour qu'elles soient redistribuées selon la liste d'attente.

M. Jenni propose des pistes par rapport à la transmissibilité. Cette question n'est plus d'actualité, car les plateformes numériques ont eu un effet destructeur, les autorisations ont perdu de l'attractivité. Il souligne que le maximum a été de 225 000 francs. Aujourd'hui, personne n'accepterait de

payer plus de 40 000 francs pour une autorisation parce qu'elle est valable 6 ans et qu'il faut calculer un amortissement sur au moins 6 ans. Selon lui, ce serait une solution pour l'Etat d'autoriser la transmissibilité, car il débarrasserait ainsi d'un poids pour la PCTN.

Il encourage les commissaires à lire l'exposé des motifs de la loi sur les taxis de 2005. S'ils craignent de la spéculation sur les baux à ferme, ils pourraient éventuellement réintroduire le mécanisme de la loi de 2005 où des barèmes étaient prévus. Il a par ailleurs obtenu du Conseil d'Etat de revoir ces barèmes à la hausse.

Il pense qu'on pourrait aussi simplifier le travail de la PCTN. Il revient sur la durée d'autorisation de 6 ans. Il trouve incroyable d'introduire un tel mécanisme tout en disant que les autorisations sont de toute façon renouvelées si on n'a pas de raison valable de ne pas les renouveler. Or la loi prévoit les sanctions. C'est une tâche administrative inutile et lourde pour la PCTN. En revenant à la transmissibilité, les transferts se font directement entre ceux qui veulent investir dans leur outil de travail et l'exploiter au mieux. Si la transmissibilité semble inacceptable, il pense qu'il faut la tolérer au moins durant une période transitoire pour permettre aux entreprises de récupérer leur mise sans que l'Etat doive les indemniser. Les entreprises disparaîtront, elles remettront leurs autorisations à ceux qui le souhaitent et tout serait beaucoup plus simple pour tout le monde.

Le président demande comment M. Jenni juge la personne qui a reçu gratuitement son AUADP de l'Etat et qui loue aujourd'hui ses plaques. M. Jenni explique qu'il y a eu des aberrations qui n'avaient pas été prises en compte lorsque la LTVTC est entrée en vigueur. Il y a des gens qui ont touché l'indemnisation de 40 000 francs et qui ont reçu une plaque directement derrière. C'est un exemple type qui est inacceptable. Aussi, certaines personnes ont acquis des autorisations sans y avoir droit : l'art. 47 de la LTVTC permettait d'acquérir une autorisation seulement à ceux qui en avaient déjà une. M. Jenni a dû aller au tribunal, car la PCTN avait délivré des autorisations à des artisans qui n'en avaient pas. Il a gagné au tribunal, mais les artisans en question ont pu continuer à les exploiter.

Pour ceux qui ont touché leur autorisation gratuitement, si la commission accepte le principe de la transmissibilité permanente ou provisoire, ça permet à un chauffeur qui le souhaite d'investir dans un droit ou de rejoindre les taxis sans droit de stationnement. Si les entreprises disparaissent, un des effets immédiats est que tous ceux qui y travaillent n'auront pas d'autorisation, car le numerus clausus est trop élevé donc ils seront obligés de rejoindre les rangs des taxis sans droit de stationnement. Cela peut choquer que quelqu'un ait touché une plaque gratuitement puisse la revendre. S'il la loue,

il devient une entreprise à moins qu'il l'exploite lui-même. M. Jenni a constaté que deux articles obligent le dirigeant de l'entreprise à conduire le taxi et il trouve que ce n'est pas possible. Ce qui est important, c'est de trouver un système le plus équitable possible pour tout le monde, de favoriser la rotation, car il est inadmissible de laisser les personnes dans la liste d'attente des années. Il pense que pour favoriser la rotation, le meilleur système est la transmissibilité. Le traumatisme que le législateur a vécu par le passé n'est plus d'actualité vu les offres alternatives qui existent. Pour être équitable, on ne peut pas dire que celui qui a reçu la concession gratuitement ne peut pas la transmettre.

Le président prend l'exemple de celui qui l'a acheté 40 000 francs au début des années 2000 et qui la rentabilise par bail à ferme ou location de plaque. Si on admet que la location de la plaque est de 1000 francs par mois et qu'on met deux chauffeurs sur une plaque, on arrive à 480 000 francs pour 20 ans. On peut donc imaginer que cette plaque est amortie. Dès lors, la commission ne comprend pas comment quelqu'un peut louer des plaques qui sont des concessions de l'Etat et qu'en 20 ans, la personne fasse autant d'argent sans rien faire du tout. M. Jenni explique que sa comptabilité ne fait pas état de tels résultats annuels avec six plaques au bail à ferme. Aujourd'hui, les plaques ne valent rien donc l'Etat n'a rien à donner à personne. L'idée est d'inciter la rotation en encourageant ceux qui veulent partir. Cela permet à une certaine masse des gens sur la liste d'attente de sortir. Il encourage le législateur à mettre dans la balance tous les éléments qui permettraient un système plus simple pour les autorités et les services en charge de l'application de la loi.

Le président indique que pour inciter à la rotation, le principe était d'interdire le bail à ferme et la location ce qui permet de faire revenir les plaques dans le système et d'empêcher que les gens les gardent toute leur vie en louant leurs plaques.

Un député (MCG) demande si on devrait mettre un prix maximum à la location de la plaque. Pour lui, il y a une concurrence déloyale évidente en imposant aux taxis un permis spécial qu'on ne demande pas à Uber et aux autres avec la seule motivation qu'eux n'ont pas l'usage accru du domaine public. Il demande s'il partage l'idée que c'est une concurrence déloyale. M. Jenni indique que la révision de la loi vise à introduire plus d'égalité de traitement entre les différents transporteurs de personnes et il salue les travaux de la commission. Il estime qu'on peut demander des efforts et des compensations par rapport à l'usage accru du domaine public, mais on ne peut pas trop empiéter sur la liberté de commerce des entreprises, qui est un droit constitutionnel. Le législateur a tendance à considérer que parce qu'on

est soumis au droit public avec les AUADP, on peut imposer des conditions de toutes sortes qui débordent largement de l'usage accru du domaine public et il trouve que c'est pénible. En ce qui concerne la concurrence déloyale, il faudrait attendre le résultat des procédures. Il pense qu'il est imminent que le TF se prononce sur le recours d'Uber. Il pense que c'est une bonne chose que cette loi soit revenue en commission, car les jugements qui vont tomber vont permettre à la commission de prendre des décisions qu'elle ne pourra pas remettre en question directement. Malheureusement, dans le texte qu'il a lu, les taxis privés peuvent faire du bail à ferme alors que les taxis publics ne peuvent pas. Il faut faire attention à ne pas introduire de nouvelles inégalités, comme l'obligation pour le dirigeant d'entreprise de conduire le taxi.

Un député (PDC) indique que l'Etat a proposé à un moment donné de racheter les AUADP à 40 000 francs. Certaines personnes les ont vendues et d'autres ne l'ont pas fait. Il ne voit pas où est l'incohérence pour une entreprise comme celle de M. Jenni qui fait des prestations. Il relève qu'on ne peut pas vivre en tant que chauffeur de taxi aujourd'hui. Il se demande combien gagne un chauffeur par mois. M. Jenni répond que la pandémie a eu un fort impact sur le métier de taxi. Il faudrait regarder les autres années : la plupart des chauffeurs ne tournaient pas et ils ont dû toucher des prestations sociales. Sous le régime du bail à ferme, il y avait un intérêt à travailler sur le taxi, car il y avait un accès à la centrale qui distribue en temps normal 10 courses par taxi. En temps normal, ils arrivent à dégager 300 francs de chiffre d'affaires par jour. C'est effectivement difficile, mais c'est un métier qui ne demande aucune formation. Ce sont des gens qui ne veulent pas dépendre de l'aide sociale et qui veulent travailler. L'ordonnance sur le temps de travail et de repos oblige à prendre 11 heures de pause entre deux journées de travail, mais cela a systématiquement été violé. Le parlement fédéral, suite à une initiative, a supprimé le permis professionnel. Le Conseil fédéral va devoir proposer un autre système. Ça veut dire que bientôt, n'importe qui pourra transporter des gens contre rémunération sans être taxi et sans avoir un droit de stationnement.

Discussion de la commission sur la note du département (annexe 2)

Séance du 23 novembre 2021 en présence de M^{me} Errouane, de M^{me} Unterlerchner et de M. Stacchetti

Le président rappelle que les commissaires avaient identifié quatre thématiques et une cinquième avait été ajoutée par le département.

Un député (PDC) indique que le retour de ce PL en commission est lié au fait que M. Jenni et certains de ces collègues ont fait comprendre que la

commission a commis une erreur qui avait une conséquence économique grave pour les entreprises. Quand le député relit l'art. 13, al. 3, il est clairement mentionné qu'une entreprise comme celle de M. Jenni n'a plus sa place. Il comprend que la décision que la commission a prise en interdisant la location des plaques ne rend plus possible l'existence d'une entreprise qui met à disposition des plaques. Il demande si son interprétation est juste. M^{me} Unterlerchner indique que M. Jenni a dit que la nouvelle loi obligeait les directeurs d'entreprise à conduire eux-mêmes leur taxi alors que quand on dit qu'il doit en faire un usage effectif en tant qu'entreprise, ça veut dire qu'il doit utiliser dans le cadre de l'exploitation de son entreprise l'AUADP, c'est-à-dire avoir un chauffeur qui l'utilise. Les entreprises de transport au sens de la LTVTC sont seulement des personnes physiques ou morales qui ont un employé.

Le président indique que la question est de savoir si on laisse la possibilité du bail à ferme ou si on supprime la possibilité du bail à ferme. M. Jenni aura deux possibilités : soit il renonce à ses plaques, soit il garde son entreprise et embauche ces personnes avec un contrat de travail ; c'est un autre modèle d'affaires.

Un député (UDC) indique qu'on pourrait partir du principe qu'on est une entreprise à partir de deux plaques. Il pense on va fermer la porte à la création de futures entreprises. M^{me} Unterlerchner explique qu'avec une seule plaque, on peut avoir un employé la nuit. Dès qu'on fait autrement, la créativité s'emballe.

Un député (Ve) a compris que M. Jenni met à disposition contre un tarif un véhicule et une autorisation donc il s'adresse à des indépendants. Selon la loi, soit on est indépendant, soit on est employé, mais on ne peut pas être un indépendant employé. Si M. Jenni veut continuer, il doit devenir un employeur à part entière et il doit salarier des collaborateurs. Il doit donc changer son organisation.

Un député (MCG) est effaré de voir qu'on rentre dans un système néocommuniste où il n'y a plus de liberté d'entreprise. Il est choqué qu'on dise à quelqu'un qui a un modèle d'affaires qui dure depuis des dizaines années et qui a été soutenu par l'Etat qu'on veut soit qu'il soit artisan, soit employeur ; on gomme la liberté d'entreprise qui fait la réussite de ce pays. Il rappelle que M. Jenni est totalement opposé à la location des plaques, ce dernier met à disposition un outil de travail à des gens qui ne veulent pas être employés. Il y a des gens qui aiment différents types de modèles d'entreprise et il faut les respecter. Il ne peut pas comprendre que dans un Etat libéral on s'oppose à ce modèle d'affaires ce d'autant que la personne concernée est opposée à ce contre quoi on entend tous lutter.

Le président explique que la problématique est que ces entreprises qui ont des plaques louent une autorisation de l'Etat qui, à ce jour, vaut 1 400 francs par an et c'est un actif qui en tant que tel ne vaut rien. Les personnes qui sont les locataires de ce bail à ferme louent cet actif parce qu'il y a une dépendance à l'égard de quelqu'un qui a cette autorisation. Le bailleur à ferme jouit d'une situation de limitation qui est organisée par l'Etat et bénéficie du fait qu'à un moment de l'histoire, il a pu acquérir ses plaques et maintenant il a l'avantage de pouvoir monétiser cette autorisation de l'Etat. Il se fait un bénéfice sur le dos de l'Etat et de ses locataires qui veulent avoir leur propre plaque plutôt que dépendre d'une personne qui a eu la chance d'obtenir une plaque par le passé. A part cette plaque, c'est une voiture qui se loue avec un leasing de 300 à 400 francs environ. Ces entreprises profitent d'une situation juridique, mais il n'est pas sûr que ce soit tout à fait légitime. C'est autre chose qu'un bail à ferme d'un restaurant qui est équipé et dans lequel un bailleur a investi pour le mettre aux normes et le loue à un restaurateur. Il pense qu'on utilise une institution qui n'est pas appropriée à la situation dont on parle.

Le député (MCG) estime que dans ce cas-là, on doit lui donner l'autorisation de transmettre ses plaques.

M. Stacchetti explique que le but de la PCTN n'est pas d'entraver le commerce, mais d'avoir un commerce correct au niveau de la concurrence. Ce n'est pas un modèle d'affaires qui est montant et d'avenir. M. Jenni voit lui-même que le modèle est en bout de course et de surcroît tant pour cette entreprise-là que pour l'autre qui est concernée, on est dans des situations où ces autorisations sont largement amorties même si elles ont été achetées il y a 30 ans.

Un député (PLR) propose de passer point par point les cinq axes.

1. Le handicap et l'accessibilité

Le président retient de la note qu'il y a l'idée de mieux aménager les stations pour rendre plus facile la prise de passagers handicapés. Il y aurait des consultations à opérer, mais pas de modification de la LTVTC.

M^{me} Unterlerchner indique que la notion de station de taxis est entrée dans la loi. Le département a aussi ancré dans la loi le fait que la taxe AUADP est affectée à la mise en œuvre de la loi. Ces deux dispositions permettent d'aménager des stations de taxis.

M. Stacchetti souligne qu'une mesure phare est celle autour de la formation des chauffeurs VTC et taxi à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Il va profiter de la modification du règlement pour l'introduire et il est très avancé dans les discussions notamment avec Procap

qui est en mesure de fournir une formation pour les candidats aux examens pour un prix de 150 francs pour la journée de formation sur la prise en charge de quatre types de handicaps différents avec des exercices pratiques et des mises en situation. Cela se fait de manière étroite avec M. Dufour comme membre influent de la FÉGAPH. C'est une mesure acceptée et souhaitée par les milieux concernés. C'est prévu par la loi et ça nécessitera une modification du règlement pour prévoir qu'avant l'examen, il faudra avoir assisté à la formation et venir avec l'attestation de participation à la formation pour s'inscrire à l'examen.

M^{me} Unterlerchner indique que l'art. 20, al. 2 dispose que « les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap ».

2. L'encouragement financier à passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène

Le président comprend que le département veut essayer d'équiper les stations de taxis avec des bornes de recharge.

Un député (MCG) demande s'il s'agira de bornes à recharge rapide et qui les paie. M. Stacchetti indique que la question peut rester ouverte. Le département est très favorable à cette solution. Il serait dommage de lister et de fermer des possibilités à ce stade.

3. Le délai d'attente des VTC, prévu à l'article 24, al. 3, PL

Le président informe qu'il s'agit de supprimer l'art. 24, al. 3.

Un député (PLR) demande des explications sur les motifs qui ont amené le département à proposer cette modification. M^{me} Unterlerchner explique que le PL tel que déposé par le département a été modifié par la commission. Dans la clause sur le contrôle, on a introduit la possibilité pour le service d'obtenir les données de géolocalisation ce qui rend totalement inutile cette clause difficile à appliquer.

Le député (PLR) comprend qu'ils souhaitent combattre le phénomène où des véhicules se déplacent dans un quartier déterminé dans l'espoir de décrocher une course immédiatement ce qui génère de la pollution et du bruit. Il demande si cela pourrait être combattu sans que l'utilisateur n'en fasse les frais. M^{me} Unterlerchner répond par l'affirmative.

Un député (PS) demande combien de VTC travaillent aujourd'hui à Genève et comment le département compte concrètement contrôler les données de géolocalisation. C'est une vraie concurrence aux taxis lorsqu'ils circulent à proximité de grands événements sportifs ou culturels notamment. M. Stacchetti répond qu'il y en a environ 2500. Il explique que l'objectif est

d'éviter de circuler pour obtenir une course. Il y a des postes à la police et à la PCTN qui sont financés par la taxe pour ces contrôles et, dès lors que le Conseil d'Etat prévoit la géolocalisation, il y a la possibilité de faire des contrôles par pointage. Si un véhicule roule 6 heures par jour, il y a un soupçon. C'est un milieu passablement porté par la délation et dès le moment où quelqu'un se sentira lésé par l'attitude d'un collègue taxi ou VTC, il ne manquera pas de s'annoncer.

Le député (PS) demande si par exemple un taxi voit un VTC qui tourne autour du Grand-Théâtre, il pourrait faire un mail à la PCTN en indiquant le numéro de plaque du véhicule afin que ses données de géolocalisation soient vérifiées. M. Stacchetti répond par l'affirmative. M^{me} Unterlerchner ajoute que l'OCIRT a l'habitude de faire des contrôles systématiques dans un secteur.

4. Le bail à ferme et la location de plaques

Le président indique qu'en p. 4, il y a le nombre de titulaires avec le nombre de plaques à disposition.

Un député (MCG) estime qu'il faut ajouter le fait que les gens qui conduisent doivent avoir un permis de conduire suisse.

Un député (Ve) relève qu'il y aurait 144 AUADP remis en circulation. On avait prévu une clause pour que les personnes qui les perdraient soient prioritaires pour les récupérer à travers un processus normal. Il demande si c'est le cas. M^{me} Unterlerchner confirme que c'est dans les clauses transitoires à l'art. 46, al. 2. La forme potestative est utilisée, car il faut vérifier que cette personne a les permis qu'il faut.

Le député (Ve) souligne qu'il est important de dire qu'on ne va donc pas exclure quelqu'un qui est dans un système économique actuel en le mettant en queue de liste. Ces gens-là sont préservés et ont une priorité dans le renouvellement de leur AUADP. L'article qui permet de garantir à ces personnes d'avoir un job le satisfait.

Un député (PS) a trouvé choquant que certains aient pu rendre leur plaque contre de l'argent en 2017, récupérer gratuitement une nouvelle plaque et la relouer derrière. Il demande combien de titulaires ont eu droit à ce traitement de faveur étonnant. M. Stacchetti répond que l'Etat a remboursé la taxe unique à 492 chauffeurs pour un montant total de 18 187 000 francs. Tous les chauffeurs en possession d'une ancienne AUADP ont obtenu la nouvelle autorisation sauf ceux qui ont cédé leur plaque, soit environ 100 chauffeurs. Il y a donc près de 400 personnes qui ont reçu le remboursement de la taxe unique et une AUADP. Ils sont indemnisés pour le fait qu'il n'y a plus de valeur de la concession et ils peuvent continuer

à travailler. C'est d'autant plus important aujourd'hui de ne pas valoriser ces éléments-là. Si aujourd'hui on disait qu'il y a la possibilité de céder, on ferait remettre une valeur marchande y compris pour ces 400 personnes et ce serait particulièrement choquant.

Le député (PS) trouve que ce discours ne fonctionne que si on interdit le bail à ferme sans que ce soit une entreprise. Pour toutes celles et ceux qui se disent qu'il faut revenir en arrière, il pense que l'explication est que ces 400 personnes ne doivent plus pouvoir louer leur plaque. M. Stacchetti ajoute qu'il y a un élément fondamentalement faux dans ce qu'a dit M. Jenni et c'est la notion d'incitation à acheter en 2017. C'est une possibilité qui est venue en dernière minute et l'alinéa suivant dit que celui vend et achète perd tout droit à toute indemnisation actuelle et future.

Le député (PS) comprend qu'avant 2017, on peut partir du principe que la location a amorti les plaques pour ceux qui n'ont pas voulu les rendre en 2017. M. Stacchetti acquiesce.

Un député (PLR) relève que la note du département précise qu'aucune modification du PL n'est nécessaire. Il demande ce qu'il en est d'éventuelles dispositions transitoires. Il demande si des personnes pourraient avoir subi un dommage et de ce fait, demander une indemnité, l'idée était de ne pas permettre à des gens de s'enrichir sur le dos de l'Etat. Il demande s'il est envisageable qu'une personne démontre que ce changement de législation a pour effet qu'elle a subi une perte et demande une indemnisation et le cas échéant, il demande si le département pourra présenter des dispositions transitoires dans ce sens. M. Stacchetti répond que ce n'est pas envisageable à son sens puisqu'en 2017, tous ceux qui avaient la possibilité de se faire rembourser ce qu'ils avaient payé à l'Etat ont été remboursés. Il y a les personnes du régime de 2005, comme M. Jenni qui les a achetées à son père, et il n'a pas été remboursé en 2017. Il y a un changement de paradigme fondamental qui est le passage de la concession à l'autorisation. M^{me} Unterlerchner indique que la disposition transitoire à l'art. 47, al. 4 de la LTVTC actuellement en vigueur dit que « la cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005 ».

Le député (PLR) comprend que le département estime que ces personnes-là n'ont pas subi de préjudice du fait de régime légal. M. Stacchetti répond par la négative dans la mesure où le changement de paradigme en 2017 éteint toute valeur marchande autour de ce droit cédé par l'Etat.

Le député (PLR) comprend que s'il devait y avoir un recours contre la loi, le département serait serein dans le cadre d'une procédure judiciaire. M^{me} Unterlerchner répond par l'affirmative.

Un député (Ve) indique qu'en 2017, M. Jenni n'a pas pu récupérer un montant parce qu'il était soumis à une loi précédente. Il demande s'il n'y a pas un problème d'égalité de traitement du point de vue d'un investissement personnel. M. Stacchetti indique qu'en 2017, l'Etat a remboursé les montants qu'il avait perçus des personnes directement titulaires des AUADP. Dès lors qu'il y avait des cessions privées, il y a eu l'interruption de la chaîne et il n'y a pas eu de remboursement. C'était un choix assumé du législateur de l'époque. L'Etat n'a remboursé que ce qu'il avait touché des titulaires et ce serait particulier que M. Jenni et son père conviennent d'un prix de vente de 100 000 francs et que l'Etat doive rembourser ce montant que le père a touché. Il y a effectivement un petit nombre de personnes qui soulèvent le point évoqué par le député, mais qui est à son sens définitivement réglé par la décision du législateur de 2017.

Le député (Ve) demande si on aurait pu imaginer d'indemniser un certain nombre de personnes sachant que ça faisait peut-être partie de leur projection de leur capital retraite. Il se demande si ce ne serait pas une façon de s'en sortir et de reconnaître que ces gens ont eu un modèle. Il demande s'il y a eu des réflexions dans ce sens-là. M. Stacchetti répond que c'est une décision éminemment politique. Il rappelle qu'il y avait le choix en 2017 de céder. De juillet à décembre 2017, M. Jenni aurait pu vendre tout ou partie de ses AUADP. Il aurait touché le prix de vente du tiers. Cette ouverture à la vente en 2017 permettait à celui qui ne pouvait pas être indemnisé de vendre, mais il perdait son AUADP.

Le président demande combien il en aurait reçu dans cette période de latence où il avait le droit de vendre de gré à gré. M. Stacchetti répond que le prix du marché à l'époque était de 40 000 francs. Un député (Ve) souligne que c'est parce qu'il y a une liste d'attente.

Le président comprend que pour courber la liste d'attente, certaines personnes étaient prêtes à mettre 40 000 francs. M. Stacchetti répond par l'affirmative.

Le président demande ce qu'il faut dire aux personnes qui vont dire que s'ils avaient su que la loi allait être modifiée, ils auraient vendu leur AUADP. M. Stacchetti précise qu'il le savait parce que l'incessibilité est déjà prévue dans la LTVTC actuelle.

Le président demande, si on avait voté en 2016 l'interdiction des baux à ferme, à combien aurait pu se vendre l'AUADP de M. Jenni à une tierce

personne. Pour être fairplay, il faut se demander à combien il aurait pu vendre et respectivement, à combien il a pu amortir sur cette période de 2017 à 2022, pour ne pas être lésé.

Un député (MCG) estime qu'il faut être fairplay. L'Etat ne change pas du jour au lendemain en se fichant complètement de l'économie privée. Il défend une thèse qui dit qu'il y a eu une possibilité, mais le modèle lorsqu'il a été créé en 2017 ne laissait pas présager la situation dans laquelle on est aujourd'hui.

Un député (PLR) craint que ces personnes puissent saisir la justice en invoquant un principe, qui découle de l'interdiction de l'arbitraire, qui est celui de la bonne foi dans l'administration. Lorsqu'on se base sur une promesse faite par une autorité et qu'on en subit les préjudices, on peut obtenir réparation sur cette base-là. Le risque existe qu'un certain nombre de personnes concernées par ce PL si elles n'obtiennent pas satisfaction sur le plan des dispositions transitoires, attaquent l'Etat en justice. Rien n'empêcherait les parties de tenter de trouver une solution à l'amiable. Il faut que chacun ici soit conscient que ce risque existe et on ne peut pas partir du principe que ces gens-là verront leur requête rejetée en justice. Il y a une dimension politique là derrière. M^{me} Unterlerchner pense que toute personne qui a tablé sur un dispositif éternel, il y a une clause qui limite la projection qui pouvait être faite et c'est celle de la durée de 6 ans de l'AUADP. Il ne pouvait pas partir du principe qu'il pouvait éternellement conserver ces AUADP. Il y a un délai transitoire de 12 mois. M. Stacchetti pense que sur une bonne partie des griefs, ils seraient forclos. Il leur a proposé de recourir contre le changement de paradigme à l'époque et de négocier avec le département.

Un député (PDC) a sous les yeux un arrêté du Conseil d'Etat daté du 10 janvier 2007 relatif à la fixation de la taxe unique versée pour l'octroi d'un permis de service public et au montant compensatoire perçu pour l'annulation d'un tel permis. En 2006, le montant était de 45 000 francs, en 2007 de 55 000 francs, en 2008 de 66 000 francs et 2009, le montant du transfert était de 77 000 francs. On parle même dans le règlement d'application de 200 000 francs. Il demande si ces chiffres se pratiquaient à l'époque. M. Stacchetti souligne que c'est ce qui a été indiqué par M. Jenni.

Un député (Ve) souligne que le Conseil d'Etat a, à un moment donné, fixé la valeur du marché à 77 000 francs. Il y a une progression du prix incroyable d'une année à l'autre et si c'est l'image que l'Etat montre, il en est stupéfait. M. Stacchetti déclare que c'était une autre époque et six ans après, le régime a changé. M. Stacchetti ne sait pas si des annonces de valeur ont été refaites par le Conseil d'Etat.

Le président pense que le calcul théorique que la commission pourrait faire est celui du poids de M. Jenni si on avait interdit le bail à ferme en 2016. Il faut se demander quelle aurait été la valeur de ce droit et à quoi on doit réduire cette valeur avec un amortissement sur 6 ans jusqu'à l'entrée en vigueur du PL. Il faut qu'on voie si dans la loi, on prévoit une disposition transitoire qui autorise pendant un certain délai certaines entreprises qui sont dans ce cas de figure précis, c'est-à-dire qui n'avaient pas la possibilité de se faire acheter par l'Etat. M. Stacchetti pense qu'il faudrait aussi tenir compte des expectatives en fonction du marché actuel.

Le président propose de demander au département d'ébaucher une forme de calcul. Il faut avoir le cadre exact des gens qui étaient concernés. Il précise que lorsqu'il parle d'indemnisation, il pense qu'aux personnes qui ont voulu continuer le bail à ferme et qui ne peuvent plus le faire. M^{me} Errouane indique que la difficulté est que ces personnes les ont obtenues de gré à gré et elle n'a aucune idée des montants concernés. M. Stacchetti indique que si 498 personnes ont été indemnisées, ça veut dire qu'à peu près 700 personnes ne l'ont pas été. Il doit analyser pour quelle raison ces personnes n'ont pas été indemnisées.

Un député (UDC) est favorable à ce qu'on mette en place un mécanisme pour indemniser les gens. Il faut le faire une fois pour toutes juste et ne léser personne.

Un député (Ve) estime qu'il y a deux solutions : soit on indemnise les 144 personnes à 40 000 francs, soit on prend le processus qui existait depuis 2017 avec un montant de l'ordre de 44 000 ans, on regarde quel est l'amortissement et on leur propose le solde restant.

Un député (MCG) pense qu'il faut mettre une date butoir. Il pense que l'idée du député (Ve) risque de faire cohabiter un système dont on ne veut plus.

A la question du président de savoir si d'autres auditions sont demandées par les commissaires, un député (MCG) répond qu'il souhaiterait que la commission revienne sur la question du permis suisse pour les chauffeurs. Selon la législation fédérale, on ne peut pas conduire sur le territoire suisse avec un véhicule immatriculé en Suisse en n'étant pas domicilié sur le territoire suisse et avec un permis étranger. Cela pose un problème de concurrence déloyale des personnes qui viennent de l'étranger et qui utilisent un permis étranger pour conduire en Suisse. Il aimerait qu'on veille à cet élément.

Le président comprend qu'il n'y a pas de propositions d'auditions. Moyennant la note du département, la commission pourra revenir en 3^e débat, déposer les éventuels amendements et voter.

Discussion de la commission sur la note du département (annexe 3)

Séance du 7 décembre 2021 en présence de M^{me} Fischer, de M^{me} Errouane, de M^{me} Unterlerchner et de M. Stacchetti

M^{me} Fischer a pris connaissance des derniers débats de la commission concernant la possibilité d'une indemnisation pour certaines AUADP qui n'ont pas été indemnisées dans le cadre de la loi de 2017. L'analyse chiffrée à laquelle la PCTN a procédé démontre que toutes les AUADP qui pouvaient l'être ont été indemnisées. Sur les 875 titulaires d'AUADP le 1^{er} juillet 2017, tous les montants qui ont été payés à l'Etat ont été remboursés, c'est-à-dire que tout ce que l'Etat a perçu dans le cadre des AUADP qui étaient fixées à 40 000 francs a été restitué.

En restituant la totalité des 40 000 francs, l'Etat n'a rien déduit au titre de l'utilisation des AUADP donc pendant les années concernées, l'usage accru du domaine public a été gratuit. Elle ajoute que la loi de 2017 disposait de manière explicite le fait que le passage de la concession à l'autorisation portait expressément sur une durée de 6 ans et qu'à l'issue de ces 6 ans, aucune garantie n'était donnée sur la suite. Sur cette base, son analyse est de dire qu'il n'y a pas lieu d'indemniser une fois de plus. Elle rappelle qu'un montant de plus de 18 millions a déjà été versé. Elle ne voit plus de place à une indemnisation dans ce contexte-là. Elle comprend qu'il y avait des réflexions sur l'égalité de traitement ce qui est clarifié dans la note, mais elle se tient à disposition si les commissaires souhaitent d'autres précisions.

M. Stacchetti pense que le changement de paradigme au 1^{er} juillet 2017 de la concession à l'autorisation d'exploitation pour une durée de 6 ans est fondamental. Dès ce moment-là, les règles étaient claires. A cela s'ajoute le fait que des recherches ont été faites pour s'assurer que tout le monde a été indemnisé. Personne ne peut se prévaloir aujourd'hui d'une mauvaise foi que pourrait avoir le GC à dire qu'il interdit le bail à ferme à compter du 1^{er} juillet 2023.

Un député (PS) précise que les gens qui ont été indemnisés, pendant les laps de temps de leur possession jusqu'à l'indemnisation, ont été en mesure de louer leur plaque ou d'avoir un bail à ferme donc d'avoir une entrée financière en plus du remboursement des plaques. M. Stacchetti confirme qu'en 2017, le mécanisme mis en place par l'Etat ne remettait pas en question la titularité de l'AUADP, qui n'avait donc pas à être restituée. Il s'agissait de

rembourser ce que les titulaires avaient payé au titre de taxe unique sous l'égide de la LTaxis. Ce mécanisme ne doit pas être confondu avec l'indemnité à la restitution qui a été mise en place en 2000, sous l'égide de la loi précédant la LTaxis par laquelle on est passé à un système de numerus clausus fixé à 666. L'indemnisation à la restitution devait permettre d'atteindre ce numerus clausus ; le législateur avait prévu une taxe annuelle de 1300 francs pour financer cette indemnisation.

Un député (PDC) revient sur les vingt titulaires qui ont cédé leur AUADP sous seing privé. Ces personnes-là ont payé 40 000 francs en 2017 et elles vont se retrouver avec une problématique éventuelle de se refaire. M^{me} Fischer indique que la loi de 2017 était particulièrement claire en disant que si on cédait à une personne privée ou si on acquérait des AUADP d'une personne privée, les deux parties perdent toute prétention vis-à-vis de l'Etat. Les personnes qui faisaient cela savaient que les AUADP étaient délivrées pour une période de 6 ans et qu'après, plus rien n'était acquis. Si on s'en tient à la rigueur du texte de loi de 2017, les choses étaient parfaitement claires. La problématique d'une nouvelle indemnisation ne semble pas défendable. Elle a un intérêt à ce que le plus possible de ces AUADP soient restituées dans le délai d'une année et c'est une autre question de savoir si on veut inciter à la restitution.

Le député (PDC) comprend que celui qui a acquis cet AUADP il y a 6 ans savait qu'il pourrait l'amortir à hauteur de 6600 francs par année et qu'après, c'était à bien plaisir. Il comprend qu'il n'y a pas de surprise de ce côté-là. M^{me} Fischer acquiesce.

Le président demande quel était l'intérêt de ces vingt personnes à acheter ces AUADP. M. Stacchetti répond que ces vingt plaques sont celles qui auraient pu faire l'objet d'une indemnisation, or ce n'est pas le cas parce qu'elles ont été vendues. Cent plaques ont été cédées sous le régime transitoire. Il y en a quatre-vingts qui n'ont pas été indemnisées en 2017 parce que leur titulaire n'avait jamais rien payé à l'Etat et qui ont été cédées à ce moment-là. Il sait qu'une personne en a acheté dix avec conscience et volonté. En effet, cette personne savait quel risque elle courrait et en ayant loué ses plaques 1500 francs par mois, elle s'y est retrouvée. M^{me} Fischer indique qu'afin de favoriser la restitution du nombre le plus important possible d'AUADP dans le délai d'une année, elle pourrait considérer de mettre en place une incitation pour que des titulaires d'AUADP multiples les rendent plus vite que dans le délai d'une année. Il s'agirait d'une incitation afin d'accélérer le processus et non pas d'une indemnisation.

Le président a le sentiment que la commission est au bout de ses travaux et qu'il n'y a pas de demande d'audition de la part des commissaires. Il

rappelle que M^e Roulet a demandé l'audition de Taxiphone SA. Il reste à trancher les cinq points sur lesquels la commission a voulu réfléchir. Le département doit fournir un amendement sur les éléments de sécurité de la carte de chauffeur.

Un député (PDC) demande si la proposition de M^{me} Fischer d'une indemnité pour favoriser la restitution pourrait concerner l'ensemble des destinataires. M^{me} Fischer répond qu'il y a une cinquantaine de personnes qui ont des AUADP multiples et qui se trouveraient visées par la nécessité de les restituer dans le délai d'une année ou alors de déclarer leurs chauffeurs comme des salariés. Pour ceux qui voudraient restituer l'AUADP plus vite que dans un délai de 12 mois, on peut prévoir une incitation financière à hauteur du montant évoqué par M. Jenni pour la rémunération du bail à ferme. Elle propose de sortir d'une logique d'indemnisation et de poursuivre l'objectif d'une restitution anticipée en incitant les personnes concernées. Le président souligne qu'il y a un potentiel de restitution de nonante-quatre AUADP à l'issue de cette année.

Une députée (Ve) déclare qu'à la fin de l'année, il y aura de toute façon l'obligation de rendre les AUADP et on voudrait les rendre plus rapidement à l'aide d'une compensation financière. Elle demande ce que ça change que cela vienne maintenant ou à la fin de l'année. M^{me} Fischer répond que c'est en raison d'un aspect social visant à inciter à ce que les choses puissent être clarifiées rapidement pour les chauffeurs concernés. Il y a un enjeu du fait qu'ils dépendent du bailleur pour le moment et lui paient encore le montant de la location. Pour les chauffeurs qui seraient concernés par la restitution des AUADP mises à disposition, ce serait un avantage. M. Stacchetti précise qu'il y a une obligation pour le bailleur soit d'employer les chauffeurs locataires, soit de restituer les AUADP. Il y a aussi une disposition transitoire qui permet au département d'attribuer l'AUADP restituée à la personne qui l'exploitait effectivement, soit au locataire. Cette clause évite que le locataire ne perde son outil de travail lorsque l'AUADP est restituée par le bailleur. C'est donc dans le but de clarifier la situation pour le locataire et dans un but social que cette restitution anticipée pourrait avoir un intérêt.

Un député (PS) demande quelles seraient les conditions financières. M^{me} Fischer répond que le prix qu'évoquait M. Jenni pour la mise à disposition d'un véhicule était de 500 francs mensuellement ; ce serait donc de l'ordre de 6000 francs. Elle rappelle que l'idée est que ce soit une incitation et pas une indemnisation.

Le président propose de voter sur les demandes d'audition.

Le président met aux voix le principe de procéder à un vote en bloc sur les demandes d'audition pour le PL 12649-A :

Oui : 9 (3 PLR, 2 PDC, 3 S, 1 EAG)

Non : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Abstentions : 2 (2 Ve)

La commission accepte de voter sur les demandes d'audition dans leur ensemble.

Le président met aux voix le refus de toutes les demandes d'audition dans le cadre du PL 12649-A :

Oui : 9 (3 PLR, 2 PDC, 3 S, 1 EAG)

Non : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Abstentions : 2 (2 Ve)

La commission refuse de faire d'autres auditions dans le cadre du PL 12649-A.

M^{me} Unterlerchner informe que si on avait recours au nouveau centre de biométrie qui va ouvrir à Genève au printemps pour faire les cartes professionnelles des chauffeurs, des éléments de sécurité biométrique nécessitent l'inscription dans les bases légales formelles et non pas dans le règlement. Cela supposerait une modification de l'art. 7, al. 2 où le terme « biométrique » serait ajouté. Pour garantir un traitement des données personnelles, il sera précisé à l'art. 39 deux nouveaux éléments : un alinéa qui dirait que la PCTN peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle et l'al. 3 dirait que la saisie des données biométriques pour l'établissement de la carte peut être déléguée au centre de saisie.

Premier et deuxième débat

Séance du 14 décembre 2021 en présence de M^{me} Fischer, de M^{me} Errouane, de M^{me} Unterlerchner et de M. Stacchetti

Le président indique que la commission a reçu une note du département comprenant les propositions d'amendement à cette loi. Cela reprend les amendements qui figuraient dans une note du 16 novembre 2021. Il propose de passer au vote d'entrée en matière.

1^{er} débat

Pour : 12 (1 UDC, 2 PDC, 3 PLR, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Contre : –

Abstentions : 2 (2 MCG)

L'entrée en matière sur le PL 12649-A est acceptée.

Le président signale qu'il y aura des amendements du département aux articles 7, 24 et 39.

2^e débat – article par article

Article 1 : pas d'opposition adopté

Article 2 : pas d'opposition adopté

Article 3 : pas d'opposition adopté

Article 4 : pas d'opposition adopté

Article 5 : pas d'opposition adopté

Article 6 : pas d'opposition adopté

Article 7 :

Le président indique qu'un amendement à l'art. 7, al. 2 est proposé par le département. Il s'agit d'ajouter le terme « biométriques ».

Art. 7 Carte professionnelle

² *La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité **biométriques**. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.*

Le président met aux voix cet amendement du département à l'art. 7, al. 2 du PL 12649-A.

Pour : 13 (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 1 (1 EAG)

L'amendement à l'art. 7, al. 2 est accepté.

Le président met ensuite aux voix l'article 7 dans son ensemble, ainsi amendé :

Pour : 14 (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)

Contre : –

Abstentions : –

L'article 7 ainsi amendé est accepté.

Article 8 : pas d'opposition adopté

Article 9 : pas d'opposition adopté

Article 10 : pas d'opposition adopté

Article 11 : pas d'opposition adopté

Article 12 : pas d'opposition adopté

Article 13 : pas d'opposition adopté

Article 14 : pas d'opposition adopté

Article 15 : pas d'opposition adopté

Article 16 : pas d'opposition adopté

Article 17 : pas d'opposition adopté

Article 18 : pas d'opposition adopté

Article 19 : pas d'opposition adopté

Article 20 : pas d'opposition adopté

Article 21 : pas d'opposition adopté

Article 22 : pas d'opposition adopté

Article 23 : pas d'opposition adopté

Article 24 :

Le président signale que l'amendement du département consiste à supprimer l'alinéa 3 de l'art. 24.

Art. 24 Usage du domaine public

¹ Les VTC ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public ; elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

² Les VTC ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

³ *Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.*

Le président met aux voix cet amendement de suppression de l'al. 3 de l'art. 24 :

Pour : 6 (1 UDC, 2 PDC, 3 PLR)
Contre : 8 (2 Ve, 3 S, 2 MCG, 1 EAG)
Abstentions : –

Cet amendement de suppression de l'al. 3 est refusé.

Un député (PLR) aimerait comprendre la raison de ce refus et annonce reprendre à son compte cet amendement pour le 3^e débat.

Une députée (PS) indique que ce n'est pas un retournement de situation et que lors du 1^{er} passage en commission, son groupe avait été extrêmement clair sur la nécessité de mentionner ce délai d'attente entre la commande et la prise en charge pour les VTC sachant que c'est l'un des éléments fondamentaux qui distingue les taxis des VTC, au-delà du fait que les taxis ont un certain nombre de taxes, par exemple le paiement de la taxe annuelle. La suppression de ce délai d'attente risquerait aussi d'accroître la concurrence entre les taxis et les VTC et cela prêterait la situation des taxis alors qu'elle est déjà assez compliquée.

Le président se souvient de cette opposition lors du précédent projet de loi, mais il rappelle qu'entre temps, le Conseil d'Etat a expliqué pour quels motifs cette disposition n'était plus nécessaire et il pensait qu'il y aurait l'unanimité sur cet amendement.

Un député (MCG) indique, en lien avec cet alinéa 3, que la quantité de plaques comportant les numéros 961, 962, 963, etc. qui sont en attente sont légion et cela raidit la position du MCG. Pour ramener un minimum d'équilibre, cet alinéa 3 doit être à disposition du département. Il est indiqué que le Conseil d'Etat « *peut* » et non pas « *doit* ». Il serait anormal selon lui de priver le Conseil d'Etat d'agir si la situation dérape. Selon lui, l'alinéa 3 est pertinent et le MCG se battra pour qu'il y reste.

Un député (PLR) se déclare surpris et confirme que même si la forme potestative est utilisée, il ne voit pas l'utilité de ce délai d'attente et du maintien de cet alinéa. Il rappelle que le département avait exposé les raisons en lien avec ce retrait. Il considère que ce n'est qu'une chicane dont les premières victimes seront les usagers et qui risque de porter atteinte à la liberté économique des chauffeurs VTC, qui n'ont de toute façon pas la

prétention de faire le même métier que les chauffeurs de taxi. Il ne voit aucune raison pour que ce délai d'attente soit imposé aux VTC et pas aux chauffeurs de taxi. Il s'agit donc ici d'une discrimination. Il invite la commission à revenir sur ce vote en 3^e débat sachant que cela portera atteinte non pas à la société Uber ou autre, mais aux usagers. Uber pourra aisément adapter l'application en quelques clics pour simuler ces délais d'attente.

M. Stacchetti expose qu'au-delà des considérations juridiques et politiques, il y a un vrai problème d'exécution en lien avec le contrôle de ce délai d'attente. La géolocalisation est une possibilité d'avenir pour le Conseil d'Etat, qui permettra d'avoir un historique sur une durée indéterminée de l'activité de l'un ou l'autre des VTC, que ce soit d'office ou suite à une dénonciation. Cela permettra de voir si le véhicule tourne en ville ou attend à certains endroits. Cela permettra d'arriver au même résultat que le délai d'attente qui est peu voire pas contrôlable.

Le président précise que l'article 24 n'est donc pas modifié et perdure tel que rédigé initialement.

Article 25 : pas d'opposition adopté

Article 26 : pas d'opposition adopté

Article 27 : pas d'opposition adopté

Article 28 : pas d'opposition adopté

Article 29 : pas d'opposition adopté

Article 30 : pas d'opposition adopté

Article 31 : pas d'opposition adopté

Article 32 : pas d'opposition adopté

Article 33 : pas d'opposition adopté

Article 34 : pas d'opposition adopté

Article 35 : pas d'opposition adopté

Article 36 : pas d'opposition adopté

Article 37 : pas d'opposition adopté

Article 38 : pas d'opposition adopté

Article 39 :

Le président rappelle que le département propose deux amendements sur cet article 39 :

Art. 39 Traitement des données personnelles

¹ *Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.*

² *Il peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle de chauffeur visée à l'article 7 de la présente loi.*

³ *La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués.*

Un député (PS) s'interroge sur la délégation prévue à l'article 39 alinéa 3. Il se demande quelle est l'intention du département. M^{me} Errouane indique que la délégation est auprès de l'autorité qui tiendra ce centre de biométrie. Il ne peut être indiqué en toutes lettres pour l'instant, car il sera mis en service au mois de mars.

Le député (PS) indique que cela pose un problème de ne pas indiquer si ce sera une entreprise privée ou publique sachant qu'il n'aimerait pas que cette délégation en lien avec des données soit faite à une entité privée. Il faudrait peut-être indiquer l'office compétent ou le service public compétent afin que l'on comprenne que c'est l'Etat. M^{me} Errouane confirme que ceci est relativement cadré et que l'Etat ne peut déléguer des tâches à n'importe quelle entreprise sachant que l'entité désignée doit donner un certain nombre de garanties. Il est préférable selon elle de ne pas l'indiquer dès à présent sachant que ce sera délégué à un autre service de l'Etat.

Une députée (PS) se demande alors s'il est utile de mentionner cet alinéa ou propose d'indiquer « à un autre département ». M^{me} Errouane déclare que les départements changent sans arrêt et ce sera donc peut-être le même département ; elle juge donc préférable de ne pas insérer que c'est un autre département.

Le président demande si le problème pour les intervenants est que cette tâche soit déléguée à une entité privée. Les commissaires concernés confirment. M^{me} Errouane déclare que l'on pourrait alors mentionner « collectivité publique » ou « entité étatique ou de droit public ». Elle mentionne que ce centre aura peut-être une autonomie juridique. M. Stacchetti précise que la disposition proposée est tirée de la législation fédérale sur les passeports. Elle n'a pas été inventée, mais est tirée de la loi fédérale sur les étrangers et l'intégration (la LEI).

Un député (PS) précise qu'il y avait eu tout un débat au niveau fédéral sur la question de la délégation aux entités privées. La délégation à une

entité publique ou au service compétent pourrait convenir. M^{me} Errouane déclare que le terme «*entité étatique ou de droit public*» est le sous-amendement qui pourrait être proposé par le département pour clarifier cet aspect.

Le président déclare que pour sa part, le fait de déléguer cela à des privés ne pose pas de problème. Il s'agit des cartes de chauffeurs et il ne lui semble pas qu'il faille en faire tout un plat sachant que l'Etat travaille avec des entités publiques ou privées sur de nombreux sujets. Il ne faut pas partir du principe que l'Etat est bon par nature et sait garder des secrets tandis que le privé est mauvais et ne sait pas le faire. Cette considération lui semble stérile.

Un député (MCG) expose qu'il s'agit de déléguer au sein de l'Etat une mission de l'Etat. Au travers de cette délégation, il y a aussi l'émission du document et il faut qu'il y ait une sécurité sur la qualité de l'entité qui émet ce document officiel. Si au niveau fédéral, les délégations sont différentes, peu lui importe, car, même si cela ne lui plaît pas, il ne peut pas intervenir là-dessus, mais sur le territoire genevois l'Etat doit être le gardien de la sécurité pour la conservation des données et l'émission de ces documents qui touchent ces individus. La proposition du département lui convient et il invite la commission à suivre cette formulation.

Un député (PLR) se demande si le problème du député (MCG) est que les données soient potentiellement stockées à l'étranger. Si une entité privée stocke les données en Suisse, il ne voit pas où est le problème, mais l'important est l'emplacement des données. Il ne comprend pas le niveau fédéral qui confie les données à des privés tout en les conservant à l'étranger. Il confirme qu'il faudrait que ce soit conservé sur le territoire suisse. Selon lui, l'amendement doit donc porter non pas sur le caractère privé ou public de l'entité désignée mais sur l'emplacement des données. Il conviendrait donc d'indiquer que les données biométriques sont enregistrées et conservées sur des serveurs situés sur le territoire suisse.

M^{me} Errouane rappelle l'alinéa 2 et explique que les données sont conservées à la PCTN et c'est seulement la saisie des données et l'émission de la carte qui pourraient être réalisées par une autre entité.

Le député (PLR) comprend que l'enregistrement ou la conservation des données se fait par la PCTN, mais rien ne semble l'empêcher de stocker ces données à l'étranger. Il pense qu'il conviendrait de préciser que les données doivent être stockées sur des serveurs situés en Suisse.

Le président déclare qu'il convient de passer alinéa par alinéa et lit le nouvel alinéa 2 proposé par le département, qu'il met aux voix :

Art. 39, al. 2

² Il peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle de chauffeur visée à l'article 7 de la présente loi.

Pour : 13 (3 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 2 Ve, 3 S)

Contre : —

Abstentions : 1 (1 EAG)

Cet amendement, qui consiste en l'insertion d'un alinéa 2 à l'article 39, est accepté.

Un député (PLR) propose un sous-amendement à cet alinéa 2 qui vient d'être accepté. Il s'agirait d'ajouter la phrase suivante à cet alinéa 2 : « **Lesdites données sont stockées sur un serveur situé sur le territoire suisse.** »

Un député (PS) déclare que ceci est déjà précisé dans le RIPAD et il lui semble redondant de l'insérer ici. Il pense qu'il serait préférable de le mettre dans la LIPAD. Pour lui, il est surtout important de préciser que cela doit être réalisé par une entité publique, car c'est le caractère public ou privé de l'entité qui lui importe sachant que ce sont des données sensibles qui sont contenues dans les documents biométriques.

Le président propose que cet amendement soit fait en 3^e débat.

Le président donne lecture de l'al. 3 de l'art. 39 proposé par le département :

³ La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués.

Une députée (PS) propose le sous-amendement tel que formulé par le département soit l'ajout de « **à une entité étatique ou de droit public** ».

Le président met aux voix le sous-amendement de la députée (PS) :

Art. 39, al. 3

³ La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués à une entité étatique ou de droit public.

Pour : 9 (2 MCG, 1 UDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Contre : 5 (2 PDC, 3 PLR)

Abstentions : –

Le sous-amendement à l'al. 3 de l'art. 39 est accepté.

Le président met aux voix l'article 39 dans son ensemble, ainsi amendé :

Art. 39 Traitement des données personnelles

¹ Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont confiées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

² Il peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle de chauffeur visée à l'article 7 de la présente loi.

³ La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués à une entité étatique ou de droit public.

Pour : 7 (3 S, 2 Ve, 2 MCG)

Contre : 5 (3 PLR, 2 PDC)

Abstentions : 1 (1 EAG)

L'article 39 ainsi amendé est accepté.

Article 40 : pas d'opposition adopté

Article 41 : pas d'opposition adopté

Article 42 : pas d'opposition adopté

Article 43 : pas d'opposition adopté

Article 44 : pas d'opposition adopté

Article 45 : pas d'opposition adopté

Article 46 :

Un député (UDC) a une question en lien avec l'indemnisation. Il est étonné qu'il n'y ait pas de retour du département à ce sujet. C'était une préoccupation de la commission et c'est pour cette raison que le PL 12649-A était revenu en commission. Il signale que si les personnes ne sont pas indemnisées, le groupe UDC refusera le PL. Le président déclare que la

conseillère d'Etat avait émis l'idée que la commission réfléchisse à un amendement mais ce n'était pas une proposition formelle d'amendement. M^{me} Errouane déclare qu'une note du 16 novembre 2021 avait été adressée à la commission, indiquant qu'il n'y avait pas d'indemnisation proposée. Ensuite, la commission a demandé des compléments d'information et le département a confirmé qu'il ne s'agissait pas d'un processus d'indemnisation mais ce qui pouvait éventuellement être envisagé était une incitation à une restitution anticipée des plaques. Le département ne va cependant pas porter cet amendement sachant qu'il n'y est pas favorable.

Un député (PLR) demande également ce qu'il en est de cet article 46 et il pense qu'il faudrait peut-être suspendre le 2^e débat sur ce point afin que la conseillère d'Etat clarifie ce point. Le président rappelle que M^{me} Fischer avait indiqué que ce serait une motivation pour faire avancer la restitution des plaques mais il convient de savoir si la commission souhaite une forme d'indemnisation ou non.

Une députée (Ve) confirme que la note fournie était assez claire dans le sens où, à la fin de la période de temps accordé, il n'y avait plus aucun droit qui perdurait. Au niveau du droit, il n'y avait pas de risques en cas de procédure judiciaire par la suite. M^{me} Fischer avait ensuite proposé une solution entre-deux, dans une logique non pas d'indemnisation mais de compensation. Il s'agirait de restituer environ 6000 francs à l'année mais cela dépendrait de la vitesse à laquelle l'AUADP est rendue. Le groupe des verts ne voit pas d'intérêt à cette proposition.

Un député (MCG) déclare que le PL sera refusé si une discussion là-dessus n'est pas ouverte. Ces personnes ont traversé des moments difficiles et c'est sur leurs propres deniers qu'ils ont dû s'appuyer. Il s'agit d'un minimum de respect pour ces personnes qui ont passé une très mauvaise période. Les 6660 francs proposés représentent peu mais c'est au moins un geste.

Un député (PDC) déclare que c'est complémentaire à ce qui vient d'être dit parce qu'il n'y a effectivement pas d'indemnisation prévue mais peut-être une incitation à une restitution anticipée. Cela doit être relativement court selon lui et les personnes pourraient toucher un petit montant incitatif en rendant les plaques dans les 6 mois. Il signale qu'il s'agit de 94 plaques au maximum. Le député (PDC) déclare que cette incitation à rendre les plaques représente donc 6666 francs comme coût pour l'Etat pour récupérer les plaques plus rapidement. Ce serait sans obligation aucune.

Le président se demande s'il y a une proposition du côté du département. Il aimerait notamment savoir où l'on pourrait insérer cet amendement.

M^{me} Errouane déclare que ce ne serait pas un amendement proposé par le département mais par la commission. Si cet ajout est souhaité par la commission, il pourrait éventuellement être inséré à l'alinéa 9, et les alinéas 9 et 10 actuels seraient décalés.

Le président confirme qu'un député de la commission proposera cet amendement. Il propose de procéder alinéa par alinéa, en passant les alinéas 5 à 7 actuels et en commençant par l'amendement formel à l'alinéa 8, avec un passage de six à douze mois.

Une députée (PS) relève une erreur de forme qui s'était glissée lors de l'amendement final, à l'art. 46, al. 8 avec un délai de 6 mois qui était resté dans le texte alors que la commission avait demandé 12 mois. L'amendement n'a en fait jamais été voté cet amendement, car le PL est tout de suite revenu en commission.

Art. 46, al. 8 :

Art. 46 Dispositions transitoires

Interdiction de la mise à disposition des autorisations d'usage accru du domaine public

⁸ *Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans un délai de **douze** mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :*

- a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi ; ou*
- b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif.*

Le président rappelle que si cette loi entre en vigueur au 1^{er} juillet 2022, il y aurait un délai d'un an qui arriverait au délai de six ans et tout ceci aurait un sens, car cela permettrait de maintenir ces délais de 6 ans en 6 ans.

Le président met aux voix l'amendement à l'art. 46, al. 8 visant à remplacer six mois par **douze** mois.

Pour : 14 (1 UDC, 3 PLR, 2 PDC, 3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 EAG)

Contre : –

Abstentions : –

L'amendement à l'al. 8 de l'art. 46 est accepté.

Un député (UDC) propose un alinéa 9 qui serait le suivant (avec l'al. 9 qui deviendrait le 10 et le 10 qui deviendrait le 11) : « *le département verse un montant de 6000 francs par autorisation à la personne titulaire de plus d'une autorisation d'usage accru du domaine public lorsqu'il restitue tout ou partie des autorisations dans les trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi* ».

Le président demande s'il s'agit de 6000 francs par plaque, ce qui lui est confirmé.

Un député (MCG) déclare que le texte n'est pas clair. Il propose d'inscrire « *pour chaque autorisation restituée* » ou « *à chaque restitution d'autorisation, dans les trois mois* ».

M. Stacchetti déclare que la question n'est pas de s'il peut rendre les 9 ou les 10 mais ce sur quoi il va toucher le versement et le versement sera touché sur 9 en rendant les 10.

Le député (MCG) répète que cela doit être clair, précis et cadré et qu'au-delà de trois mois, aucune indemnité ne sera versée.

M^{me} Errouane confirme que ceci est une condition qui ressort clairement du texte.

Le président déclare que l'amendement proposé pour l'al. 9 de l'art. 46 serait donc le suivant : « *le département verse un montant de 6000 francs par autorisation à la personne titulaire de plus d'une autorisation d'usage accru du domaine public, lorsqu'il restitue tout ou partie des autorisations (à l'exception de la première) dans les trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi* ».

Le député (MCG) aimerait s'assurer que la situation de 2017 ne risque pas de se reproduire. M^{me} Errouane confirme que cela ne se reproduira pas. Elle se demande s'il ne faudrait pas plutôt un point pour dire que la première autorisation ne fait pas l'objet d'une compensation. M. Stacchetti propose la formulation suivante à la fin de la phrase, plutôt que la partie entre parenthèses : « *le présent versement ne s'applique pas à la première autorisation* ».

Un député (PS) déclare qu'en reprenant le tableau qui avait été transmis, il constate que la personne qui a 13 autorisations pourra en rendre 12 et toucher 12 x 6000 francs et il lui en restera une pour exercer. Cette personne ne pourra plus se mettre sur la liste d'attente pour en obtenir une nouvelle. Il aimerait s'assurer de ceci. Le président expose que l'alinéa 10 actuel permet une attribution en priorité à l'utilisateur effectif.

Le député (PS) demande si la personne peut se remettre sur liste d'attente.

M. Stachetti répond que oui mais il y a 600 personnes sur la liste d'attente et un turn-over important dû au COVID. Il faudra donc attendre un certain temps. En 2017, le mécanisme était différent et personne n'a dû rendre son autorisation. C'était véritablement une indemnisation cette fois-ci.

Le président relit l'amendement proposé, qui serait inséré comme al. 9 de l'art. 46 (avec un décalage des suivants) : *« le département verse un montant de 6000 francs par autorisation à la personne titulaire de plus d'une autorisation d'usage accru du domaine public, lorsqu'elle restitue tout ou partie des autorisations dans les trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Le présent versement ne s'applique pas à la première autorisation. »*

Un député (PDC) pense qu'il faudrait indiquer clairement que la personne perd le droit à récupérer une plaque. Il comprend qu'il y aura un tournus mais le souhait de la commission est que la personne ne puisse pas s'inscrire pour récupérer une plaque, afin de s'assurer que la situation de 2017 ne se reproduise pas.

Une députée (PS) déclare que si la personne se remet sur la liste d'attente et, par hypothèse, en obtient une deuxième, elle n'aura pas le droit de la louer et va donc la restituer contre rien ou devra avoir un employé avec la forme juridique d'une entreprise.

Le président indique que l'on met un terme au bail à ferme et si la personne veut reprendre des plaques dans 5 ans, elle peut mais elle devra employer une personne. Selon lui, la problématique mentionnée ne pourra pas se reproduire.

Un député (PDC) remarque que la personne pourrait déjà maintenant ne pas rendre ses plaques et modifier son business plan. Il y a une incitation et une indemnité. Il faut ensuite un délai afin que les 600 autres personnes passent prioritairement pour obtenir une plaque.

Le président confirme que l'objectif est de donner la priorité aux utilisateurs effectifs et de mettre fin au bail à ferme. Il remarque que le système est verrouillé.

Le député (PDC) propose quand même d'insérer que la personne perd le droit à l'acquisition immédiate de nouvelles plaques.

Le président répond qu'il ne perd pas ce droit puisqu'il peut faire la demande, mais avec un contrat de travail.

Le député (PDC) déclare que cela signifie que la personne restitue ses plaques, on l'indemnise et elle peut s'inscrire juste après pour obtenir de nouvelles plaques, avec un contrat de travail.

M. Stacchetti déclare qu'en pratique, il ne sera pas possible pour la personne d'obtenir de nouvelles plaques, en raison de la liste d'attente. Il confirme qu'il n'y aura pas de problèmes.

Le président met aux voix l'amendement qui sera l'alinéa 9 de l'art. 46 :

9 Le département verse un montant de 6000 francs par autorisation à la personne titulaire de plus d'une autorisation d'usage accru du domaine public, lorsqu'elle restitue tout ou partie des autorisations dans les trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Le présent versement ne s'applique pas à la première autorisation.

Pour : 7 (2 MCG, 2 PDC, 2 PLR, 1 UDC)

Contre : 4 (2 Ve, 1 EAG, 1 S)

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 S)

L'amendement qui consiste à insérer ce nouvel alinéa 9 à l'art. 46 est accepté (l'alinéa 9 initial devenant l'al. 10 et l'al. 10 initial devenant l'al. 11).

Le président met aux voix l'article 46 dans son ensemble, ainsi amendé.

Pour : 7 (2 PDC, 2 MCG, 2 PLR, 1 UDC)

Contre : 4 (1 EAG, 2 Ve, 1 S)

Abstentions : 3 (1 PLR, 2 S)

L'article 46 ainsi amendé est accepté.

Article 47 : pas d'opposition adopté.

Le président se demande si la commission souhaite faire ce soir le 3^e débat.

Un député (PLR) propose de tenir ce 3^e débat la semaine prochaine ou au mois de janvier, en présence de M^{me} Fischer. Il déclare qu'il n'y a pas d'urgence et qu'une disposition a été votée sur les AUADP. Cette question est importante et il aimerait l'avis de la Cheffe du département sur ce point. Le département pourra ainsi affiner la rédaction de ce texte en vue de la prochaine séance.

Un député (MCG) pense que l'audition de M^{me} Fischer est d'autant plus importante que les verts sont opposés aux amendements.

Une députée (Ve) indique que les amendements ont été proposés par le département. Elle rappelle que le Conseil d'Etat est l'exécutif alors que les députés sont le législatif et qu'ils sont libres de voter à leur guise.

Un député (PS) déclare qu'il a un amendement à l'article 26 sur le prix des courses des VTC. Il lit l'article et déclare qu'il a été largement discuté mais la commission avait aussi discuté des prix très élevés, par exemple à Nouvel An ou entre minuit et 2h du matin. Ceci lui est revenu avec l'affaire du trou de Tolochenaz. Certes, le prix a été accepté par les personnes qui étaient désespérées et qui ont payé 350 francs pour rentrer chez elles mais il se demande s'il ne faudrait pas que le Conseil d'Etat fixe une limite de prix, y compris pour les VTC. Il proposerait donc un alinéa 2 à l'article 26, qui aurait la teneur suivante : « *Le Conseil d'Etat peut fixer des prix maximums s'il constate des abus* ».

Le président propose d'abord de mettre aux voix le report du 3^e débat à une prochaine séance :

Pour : 8 (3 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 1 UDC)

Contre : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 EAG)

Le 3^e débat sur le PL 12649-A est reporté.

Troisième débat et vote final

Séance du 21 décembre en présence de M^{me} Fischer et de M. Stacchetti

Le président rappelle que la commission s'était arrêtée à la fin du 2^e débat et qu'il y avait eu des questionnements en particulier sur l'article 46, al. 9. M^{me} Unterlerchner a envoyé une nouvelle proposition de modification et elle a préparé un document sur lequel travailler. Il propose de passer au 3^e débat avec les demandes d'amendements des députés.

Un député (PLR) propose de supprimer le délai d'attente comme indiqué lors de la précédente séance en supprimant l'art. 24, al. 3. Le Conseil d'Etat a consenti à renoncer à un mécanisme qu'il avait introduit dans le cadre de la première version du PL qui consiste à donner une délégation législative en faveur du Conseil d'Etat lui permettant de prévoir un délai d'attente pour la prise des courses par les chauffeurs VTC. Bien que M. Poggia avait parlé d'un temps d'attente de l'ordre de 5 à 10 minutes, ce sont les usagers qui vont en faire les frais. Il est déjà pénible d'attendre 10 minutes pour un taxi. Cela n'apporte rien et c'est une chicane inutile qui n'a pas d'équivalent dans les autres cantons. Le Conseil d'Etat a reconnu que cette disposition était inutile

et il a lui-même proposé l'abrogation de celle-ci. Le député (PLR) était déçu de constater qu'une majorité de la commission s'était prononcée en défaveur de cet amendement l'année dernière. Il rappelle que lors du vote, le débat à ce sujet avait eu lieu a posteriori. Il invite la commission à penser aux usagers, car ce sont les premières victimes de ce genre de chicane. Les moyens technologiques à disposition permettront de toute façon aux sociétés de contourner un délai d'attente en mettant à jour leur système informatique, en faisant des simulations et en répartissant les véhicules dans des secteurs géographiques. C'est une démonstration que le droit peine à s'adapter aux réalités technologiques de son temps. Il invite les commissaires à supprimer cette disposition.

Une députée (Ve) déclare que les Verts sont mitigés sur le délai d'attente et vont s'abstenir.

Un député (MCG) rappelle qu'on a introduit le système de géolocalisation qui permet au département de corriger les abus s'il devait y en avoir. Il soutiendra donc cet amendement.

Un député (PDC) déclare qu'il soutiendra cet amendement notamment pour des raisons de sécurité pour les usagers qui doivent trouver un véhicule rapidement. Il estime que c'est une chicane abusive.

Une députée (PS) indique que le PS refusera cet amendement. Il s'agit d'une possibilité pour le Conseil d'Etat d'introduire un délai d'attente qui est le seul moyen de mettre en œuvre le principe de commande préalable inscrit à l'al. 2. Si un délai d'attente n'est pas défini, elle trouve qu'il est difficile de déterminer ce qu'est une commande préalable. Sans l'introduction d'un délai d'attente, on s'expose à des risques importants de hélage électronique. Enfin, elle rappelle qu'une des spécificités du taxi est de pouvoir être hélé et de prendre immédiatement en charge un client.

Un député (UDC) déclare groupe UDC soutiendra l'amendement déposé par le PLR.

Un député (PLR) souligne qu'il y a l'aspect de la personne transportée, de sa sécurité et il s'agit de lui assurer un transport rapidement. Si la voiture a un temps d'attente, il faut se demander où elle va s'arrêter. Il peut y avoir des manœuvres dangereuses. Il ne voit pas comment on va pouvoir déterminer un délai minimum qui dépend de la circulation. Il pense que l'art. 24, al. 3 doit être supprimé.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du PLR de supprimer l'art. 24, al. 3 : « **Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2** » :

Oui : 9 (4 PLR, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Non : 3 (3 S)

Abstentions : 2 (2 Ve)

L'amendement est accepté.

Un député (PS) déclare qu'il a un amendement à l'art. 26 où il propose de rajouter un al. 2 comme suit : « **Le Conseil d'Etat peut fixer des prix maximum si des abus sont constatés** ».

Un député (UDC) déclare que son groupe est favorable à cet amendement pour une question d'équité.

Un député (MCG) déclare que son groupe soutiendra cet amendement. C'est un bon moyen d'enrayer des abus manifestes.

Une députée (Ve) déclare que son groupe soutiendra cet amendement par souci d'équité et pour éviter les abus.

Un député (PLR) est convaincu que le marché est assez grand pour se réguler de lui-même. En raison des abus manifestes qui ont été commis après l'incident de Tolochenaz, on peut difficilement ne rien faire. Il s'abstiendra sur ce vote.

Le président met aux voix l'amendement du PS à l'art. 26, al. 2 (nouveau) : « **Le Conseil d'Etat peut fixer des prix maximum si des abus sont constatés** » :

Oui : 10 (2 PDC, 1 PLR, 2 MCG, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : 3 (3 PLR)

L'amendement est accepté.

Le président propose de passer à l'art. 46. Il demande s'il faut considérer que cet amendement est formellement proposé par le département.

M^{me} Fischer pense que cette mesure vise à faciliter l'acceptation de la loi notamment par le milieu professionnel concerné. L'amendement a été formulé par le département pour que l'article 46 soit le plus adéquat sur le plan de la formulation législative. La commission peut considérer qu'elle soumet cet amendement.

Le président rappelle que la commission est saisie de trois nouveaux alinéas. Le département propose de subdiviser l'al. 9 en trois alinéas par gain de clarté. Il y a un blanc sur la question du montant qui serait alloué. Le montant de 6000 francs a été voté en 2^e débat. Il pense qu'il faut reprendre ce montant en 3^e débat.

Un député (UDC) déclare que le montant de 6000 francs correspond aux 40 000 francs divisés par 6 ans.

M^{me} Fischer précise qu'il s'agit d'un autre calcul. M. Jenni, lors de son audition, a expliqué qu'il louait les AUADP pour 500 francs par mois et l'idée est de compenser un manque à gagner en restituant de manière anticipée ces 500 francs par mois.

Une députée (Ve) déclare maintenir ses commentaires de la dernière séance. En soi, ces personnes n'ont pas de droits au niveau légal et l'Etat n'est pas tenu de les compenser pour une restitution anticipée. Néanmoins, il y avait un aspect social, qui était de pouvoir accorder l'AUADP restitué de manière anticipée à la personne qui en faisait concrètement usage. Pour cette raison, les Verts s'abstiendront ou voteront en faveur de cet article. On est en train de compenser des personnes qui ne devaient pas attendre de l'argent de l'Etat. Si cela concerne 94 plaques, cela fait 500 000 francs, ce qui est l'équivalent d'un poste d'une année au niveau de l'environnement. Elle trouve que ce choix est questionnable.

Le président propose de voter les amendements à l'art. 46, al. 8, 9, 10 et 11 en bloc. Il propose que le montant indiqué à l'al. 9 soit de 6000 francs :

Sans opposition, la proposition du président est approuvée.

Le président met aux voix l'ensemble des amendements du département à l'art. 46 :

Oui : 9 (2 PDC, 1 UDC, 3 PLR, 1 Ve, 2 MCG)

Non : —

Abstentions : 5 (1 Ve, 3 S, 1 PLR)

Les amendements du département à l'art. 46 sont acceptés.

Le président propose de voter le PL 12649 A dans son ensemble.

Le président met aux voix le PL 12649-A tel qu'amendé dans son ensemble :

Oui : 14 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 1 UDC, 2 MCG, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

Le PL 12649-A tel qu'amendé est accepté dans son ensemble.

Une députée (Ve) souhaite prendre une position finale. Même si la volonté de la commission était de traiter à nouveau ce PL sur une thématique, elle avait dit que, s'il avait un renvoi en commission, les Verts avaient à cœur de traiter la thématique du handicap. Elle déplore que la commission n'ait pas auditionné la Fégaph qui a demandé à être entendue. La Fégaph est une fédération de 20 organisations de personnes en situation de handicap ; ce sont des usagers et pas des professionnels. La moindre des choses aurait été de les auditionner, car ils avaient des propositions à faire. C'était l'occasion de discuter des possibilités d'amélioration en termes d'égalité d'accès pour les personnes en situation de handicap, les personnes qui ont eu des accidents et les personnes vieillissantes. Elle salue les efforts du département en termes de formation et d'accessibilité au niveau des stations de taxis à l'art. 20, al. 2. Néanmoins, une fois qu'il y a une meilleure accessibilité aux stations de taxis, il faut encore que les véhicules soient accessibles. Il y a des villes qui font un travail d'amélioration comme Madrid, Zurich ou Paris. Elle pensait que Genève profiterait de cette opportunité pour améliorer l'autonomie des personnes en situation de handicap. Cependant, ces améliorations sont insuffisantes.

Un député (MCG) est étonné de la déclaration de sa préopinante, car la parole a été donnée à plusieurs reprises pour faire des propositions. Il n'a pas entendu la commission refuser la thématique dont parle la députée. Il trouve dommage que cela vienne en fin de processus. Si une majorité de la commission se dégage pour faire l'audition proposée, il ne s'y opposera pas.

Le président rappelle que le vote final a été fait et qu'il ne s'agit pas de rouvrir le débat. La commission avait défini comment elle souhaitait travailler et qu'elle souhaitait rouvrir quelques thématiques. La problématique du handicap n'était pas une de ces thématiques.

Projet de loi (12649-B)

sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31)

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

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

¹ La présente loi a pour objet de réglementer et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.

² Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.

Art. 2 Champ d'application

¹ La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :

- a) les chauffeurs de taxi ;
- b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur (VTC) ;
- c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique ;
- d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.

² La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :

- a) aux personnes en situation de handicap ;
- b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981 ;
- c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise ;

- d) aux écoliers ;
- e) aux détenus.

Art. 3 Autorités compétentes

¹ Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

² Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.

Art. 4 Entraide administrative

¹ Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.

² Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.

Art. 5 Définitions

Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :

- a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit exclusif de faire usage de la dénomination « Taxi », notamment dans le cadre de sa publicité ;
- b) « voiture de transport avec chauffeur » (ci-après : VTC) : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi » ;

- c) « entreprise de transport » : toute personne physique ou morale qui :
- 1° est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000 ; ou
 - 2° met une ou plusieurs VTC à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants ; ou
 - 3° est détentrice de plus d'une plaque d'immatriculation au sens des articles 12, alinéa 1 et 14, alinéa 1, de la présente loi.
- d) « entreprise de diffusion de courses » : toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.

Chapitre II Accès aux professions

Art. 6 Principes

¹ L'activité de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'entreprise de transport et d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.

² Les voitures utilisées dans le cadre de ces activités doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 de la présente loi, le droit fédéral étant réservé.

³ Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant le respect des conditions d'octroi.

⁴ Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.

Section 1 Chauffeurs

Art. 7 Carte professionnelle

Principes

¹ La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession pour laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet en outre d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.

² La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité biométriques. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.

Conditions de délivrance

- ³ La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :
- a) a l'exercice des droits civils ;
 - b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé ;
 - c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête ;
 - d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes ;
 - e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat ;
 - f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC ;
 - g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation.
- ⁴ Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.

Révocation

⁵ Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.

Caducité

⁶ Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire renonce à son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC.

Art. 8 Diplômes et examens

¹ Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.

- ² Les matières des examens portent sur :
- a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton ;
 - b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion ;
 - c) le maniement du compteur horokilométrique ;
 - d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais ;

- e) les principes de la conduite écologique ;
- f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des clients, en particulier des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap ;
- g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits.

³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de VTC.

Art. 9 Organisation des examens

Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.

Section 2 Entreprises de transport

Art. 10 Autorisation d'exploiter

Principe

¹ Les entreprises qui offrent différents services doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

² L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

- a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;
- b) est inscrite au registre du commerce ;
- c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;
- d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;
- e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

³ Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

⁵ En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

⁶ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.

Section 3 Entreprises de diffusion de courses

Art. 11 Autorisation d'exploiter

Principe

¹ Les entreprises qui diffusent des courses de taxi et de VTC doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

² L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

- a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse ;
- b) est inscrite au registre du commerce ;
- c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, les conditions visées à l'article 7, alinéa 3, lettre b, de la présente loi doivent être réalisées par la ou les personnes ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise ;
- d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent ;
- e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

³ Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

⁵ En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

⁶ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.

Section 4 Immatriculations

Art. 12 Immatriculation des taxis

¹ Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

² Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 de la présente loi. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.

Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public

Principes

¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.

² Elles sont attribuées moyennant le respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.

³ Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles ; elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi.

⁴ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement, détermine les modalités d'attribution et définit la notion d'usage effectif.

Conditions de délivrance

⁵ L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans à une personne physique ou morale, lorsque la requérante :

- a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance ;

- b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution ;
- c) s'est acquittée, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 de la présente loi.

⁶ Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Conditions de renouvellement

⁷ L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :

- a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation ;
- b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.

Révocation

⁸ Le département révoque les autorisations lorsque l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie.

Caducité

⁹ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :

- a) son titulaire y renonce par écrit ;
- b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance ;
- c) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus ;
- d) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, en tant que chauffeur, respectivement en tant qu'entreprise pendant 6 mois consécutifs. Est réservé le cas d'incapacité totale de travail provisoire du chauffeur titulaire de l'autorisation, dûment attestée par un certificat médical ;
- e) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'alinéa 3 ;
- f) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.

Dépôt des plaques d'immatriculation

¹⁰ En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.

Art. 14 Immatriculation des VTC

¹ Les VTC sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

² Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à un chauffeur, lorsque ce dernier est titulaire d'une carte professionnelle ou à une entreprise de transport, lorsque cette dernière est titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 10 de la présente loi et en réalise toujours les conditions.

³ Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, si l'une des conditions posées à l'alinéa 2 n'est plus remplie.

Section 5 Offreurs externes

Art. 15 Disposition générale

Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 de la présente loi.

Art. 16 Offreurs confédérés

Course intra-cantonale

¹ Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi.

² Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.

Course extra-cantonale

³ La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.

Art. 17 Offreurs étrangers

¹ Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse.

² Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des

personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable :

- a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012 ;
- b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999.

³ Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.

⁴ Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.

Chapitre III Exercice des professions

Section 1 Dispositions communes

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

¹ Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :

- a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie ;
- b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire.

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent :

- a) dès le 1^{er} juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D ;
- b) dès le 1^{er} juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A ;
- c) dès le 1^{er} juillet 2030, ne plus émettre de CO₂.

³ Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que VTC, l'équipement visé à l'article 21, alinéa 1, lettres b et c, de la présente loi doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.

⁴ Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

⁵ Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un appareil permettant d'émettre des quittances physiques ou électroniques. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.

Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients

¹ Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.

² Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap.

³ Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.

⁴ Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.

⁵ Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client ; elle peut être émise sous forme électronique. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.

⁶ Le chauffeur ou l'entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des VTC doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.

⁷ Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela soit manifestement disproportionné.

Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis

Art. 20 Usage du domaine public

¹ Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

- a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients ;
- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun ;

c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

² Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap.

³ Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.

⁴ Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.

Art. 21 Obligations relatives aux voitures

¹ Tout taxi en service **doit être** muni en permanence d'un équipement composé :

- a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif alternatif reconnu pour calculer le prix des courses ;
- b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué ;
- c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.

² Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.

Art. 22 Prix des courses

¹ Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :

- a) par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny ;
- b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales ;
- c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport.

² Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.

³ Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.

Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients

¹ Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.

² Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettres a, b, ou c, de la présente loi.

³ Les courses doivent être effectuées en suivant l'itinéraire économiquement le plus avantageux, sauf demande expresse du client.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux VTC

Art. 24 Usage du domaine public

¹ Les VTC ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public ; elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

² Les VTC ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

Art. 25 Obligations relatives aux voitures

Les VTC ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».

Art. 26 Prix des courses

¹ Les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'entreprise de transport. L'accord sur le prix maximal doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.

² Le Conseil d'Etat peut fixer des prix maximum si des abus sont constatés.

Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport

Art. 27 Obligations générales

Principes

¹ Il est interdit à l'entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

² Toute entreprise doit s'assurer que les taxis utilisés, respectivement les VTC utilisées ou mises à disposition dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

³ L'entreprise offrant des services de transport doit en outre s'assurer que les chauffeurs qu'elle emploie respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel

¹ Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

² Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 29 Tenue d'un registre

¹ Toute entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives :

- a) aux chauffeurs de taxis qu'elle emploie, respectivement les chauffeurs de VTC qu'elle emploie ou auxquels elle met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes ;
- b) aux taxis, respectivement aux VTC qu'elle utilise pour offrir sa prestation
- c) aux VTC qu'elle met à disposition d'entreprises ou de chauffeurs ;
- d) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels elle collabore ;

e) aux indications figurant sur les quittances, si elle offre des services de transport.

² Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.

³ Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses

Art. 30 Obligations générales

¹ Il est interdit à une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

² Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre :

- a) garantir la fiabilité et la qualité du service ;
- b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

³ Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département peut fixer les modalités de coordination nécessaires.

Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel

¹ Les entreprises de diffusion de courses respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

² Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 32 Tenue d'un registre

¹ Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :

- a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore ;
- b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.

² Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.

³ Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Chapitre IV Aéroport international de Genève

Art. 33 Prescriptions autonomes

¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des VTC à son périmètre.

² Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

- a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance ;
- b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients ;
- c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée ;
- d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations ;
- e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, stationne hors de la zone de prise en charge, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.

³ Pour les services de VTC, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

- a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux VTC, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée ;
- b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance, notamment pour contrôler que la prise en charge de clients n'intervient que sur réservation ou commande préalable ;
- c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients ;
- d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge ;
- e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations ;
- f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public ou stationne hors de la zone de prise en charge.

⁴ Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat.

⁵ Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 de la présente loi.

Chapitre V Milieux professionnels et usagers

Art. 34 Consultation

¹ Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire :

- a) les milieux professionnels représentant les chauffeurs et entreprises visés à l'article 2, alinéa 1 de la présente loi ;
- b) les groupements d'usagers représentant notamment les besoins particuliers de clients.

² Les représentants peuvent également formuler des propositions à l'attention du département.

Chapitre VI Emoluments et taxe annuelle

Art. 35 Emoluments

¹ Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles.

² Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.

Art. 36 Taxe annuelle

¹ En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 de la présente loi paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'autorisation.

² Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.

³ Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.

⁴ Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.

Chapitre VII Contrôle

Art. 37 Obligation de collaborer

¹ Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.

² Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules et de fournir leurs données de géolocalisation.

Art. 38 Constats d'infraction

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.

Chapitre VIII Données personnelles

Art. 39 Traitement des données personnelles

¹ Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

² Il peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle visée à l'article 7 de la présente loi.

³ La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués à une entité étatique ou de droit public.

Chapitre IX Mesures et sanctions

Art. 40 Dispositions pénales

¹ La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.

² La violation commise au sein d'une personne morale, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.

³ La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.

Art. 41 Mesures administratives

¹ Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40 de la présente loi, les mesures suivantes peuvent être prises :

Interdiction de poursuivre la course

² Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales.

Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter

³ Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.

⁴ En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, de la présente loi sont applicables pour le surplus.

⁵ En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 de la présente loi ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.

Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle

⁶ Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :

- a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois ;
- b) le retrait de l'autorisation ;
- c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois ;
- d) le retrait de la carte professionnelle.

⁷ Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.

⁸ Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.

⁹ La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. Il en va de même des plaques d'immatriculation d'une VTC, lorsque la carte professionnelle de son détenteur a été suspendue ou retirée.

¹⁰ Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.

Art. 42 Prescription

¹ L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.

² Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

Chapitre X Dispositions finales et transitoires

Art. 43 Dispositions d'application

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 44 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.

Art. 45 Entrée en vigueur

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

Art. 46 Dispositions transitoires

Procédures en cours

¹ Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.

Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur

² La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.

³ Sur demande, le département délivre aux personnes qui ont réussi les examens sous l'égide de la loi susmentionnée ou de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005 le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à la carte professionnelle initialement obtenue.

Entreprises de transport

⁴ L'entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.

Entreprises de diffusion de courses

⁵ L'entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.

Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de VTC

⁶ Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.

⁷ Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de VTC sont réputées délivrées en application de la présente loi.

Interdiction de la mise à disposition des autorisations d'usage accru du domaine public

⁸ Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans un délai de douze mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :

- a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi ; ou
- b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif.

⁹ Le titulaire qui restitue dans un délai de 3 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi tout ou partie des autorisations dont il ne peut faire un usage personnel et effectif perçoit un montant de 6 000 francs par autorisation, sous réserve de l'alinéa 10.

¹⁰ La restitution de l'une des autorisations d'usage accru du domaine public en main du titulaire ne fait pas l'objet d'un paiement.

¹¹ Le titulaire qui perçoit un paiement au titre de l'alinéa 9 est radié de la liste d'attente.

¹² En cas de non-respect de l'alinéa 8, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes.

Attribution des autorisations restituées ou caduques

¹³ Le département peut attribuer l'autorisation d'usage accru du domaine public à la personne physique ou morale qui en était l'utilisateur effectif au moment du dépôt de la présente loi, s'il en est toujours l'utilisateur au moment de l'adoption de la loi, en fait la requête et réalise les conditions de délivrance visées à l'article 13, alinéa 5, de la présente loi.

Art. 47 Modification à une autre loi

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP – D 3 05) est modifiée comme suit :

Art. 426, al. 2, lettre d (nouveau)

² Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :

- d) les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap utilisés pour exercer les activités régies par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du ... [à compléter], pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.



PIERRE JENNI

8b, chemin des Sellières
1219 Aire / Genève++41 79 817 19 50
info@hey-taxi.comwww.pierrejenni.ch
www.hey-taxi.com

10 septembre 2021

Monsieur Mauro Poggia, président DSPS;

Madame Fabienne Fischer, présidente DEE;

Mesdames et Messieurs les députés de la commission des transports;

Mesdames et Messieurs les chefs de groupes;

Secrétariat du Grand-Conseil

Case Postale 3970

1211 Genève 3

Modification de la loi sur les taxis et voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

Bonjour !

Permettez-moi de me présenter brièvement.

Pierre Jenni, fils de Hermann Jenni qui fut député durant les années quatre-vingt notamment pour défendre les intérêts des chauffeurs de taxis dont il était un digne représentant.

J'ai obtenu mon permis de chauffeur de taxi en 1977 pour travailler au sein de l'entreprise de mon père, mais j'ai acquise au prix fort à l'époque (1989), sans imaginer une seconde qu'elle perdrait toute sa valeur après la première libéralisation de la branche (1992) dans la foulée des expériences catastrophiques aux USA.

En 2004 j'ai pris mes premières responsabilités en participant aux différents travaux législatifs au titre d'administrateur de la société coopérative des concessionnaires indépendants (SCCIT) et de Taxiphone Centrale SA. En 2007 j'ai fondé la fédération des entreprises de taxis (FET).

De 2009 à 2014 j'ai pris la tête de Taxiphone et participé notamment à deux forums internationaux sur les taxis organisés par l'IRU à Cologne. J'ai été invité à donner une présentation, sur le fonctionnement du taxi à Genève et en Suisse, lors du forum international des transports à Novosibirsk. Ceci dans le cadre très controversé de la venue de Uber sur le marché.

Je viens vers vous aujourd'hui pour vous faire part de ma grande préoccupation au sujet de deux dispositions du projet sur lequel vous serez appelé à voter prochainement. D'abord à titre personnel puisque la suppression du bail à ferme condamne les entreprises de taxi, et plus généralement, car cette disposition annonce la fin du taxi tel que nous l'avons connu jusqu'à aujourd'hui.

Pour le reste, à part quelques points mineurs qui mériteraient ajustement, je salue le travail du département et de la commission des transports avec ce projet d'introduire à la fois plus d'équité entre les divers acteurs du transport professionnel de personnes et des contrôles accrus par la délivrance d'autorisations pour les quatre formes d'activité qui n'étaient que soumises à annonce dans la loi actuellement en vigueur.

- Les chauffeurs de taxi;
- Les chauffeurs de VTC;
- Les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique;
- Les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.

Une loi tous les six ans

C'est la moyenne avec huit lois depuis la première en 1979 sous Monsieur Guy Fontanet. Six ans, c'est à peu près le temps qu'il faut pour les travaux législatifs, auditions, consultations, débats en commission et vote en plénière. Ce qui indique qu'à peine pondu, le texte est systématiquement remis en question par le chef du département concerné. Pourquoi ?

Jusqu'en 2005, les débats concernaient principalement la transmissibilité des « concessions » (droits de stationnement, permis de service public, autorisation d'usage accru du domaine public) et les problèmes liés aux deux catégories de taxis qui défendaient des intérêts divergents. Le législateur devait arbitrer.

La loi de 2005 a vu pour la première fois les milieux professionnels, toutes catégories confondues (taxis publics, privés et limousines) unis et cette entente a duré jusqu'à aujourd'hui sur les questions essentielles comme celles que je traite ici. La deuxième catégorie de taxis a changé de nom, ce sont les VTC (taxis privés, mau-mau, bleus) dorénavant qui exercent le métier sans usage accru du domaine public.

Bail à ferme

Il semble que les députés n'ont pas bien fait la distinction entre cette pratique, en vigueur depuis 2005 à la satisfaction de tous, et la location de plaque telle qu'autorisée par la LTVTC du 13 octobre 2016. Les professionnels furent les premiers surpris par cette disposition très fortement dénoncée par le législateur depuis toujours et ils partagent ses conclusions sur le caractère inadmissible d'une disposition qui s'apparente à une rente de situation.

Le bail à ferme en revanche est un système plébiscité car il implique que l'entreprise mette à disposition des véhicules équipés à des chauffeurs indépendants. Il n'existe aucun endroit au monde où les chauffeurs de taxis sont salariés pour la raison évidente qu'il est pratiquement impossible de contrôler tant la recette que le travail effectif du chauffeur. C'est pour cette raison qu'avant la loi de 2005, les autorités fiscales du canton ont accepté le principe d'une location de voiture au kilomètre qui correspondait à environ 50% du chiffre d'affaire.

Ce modèle a vécu et il serait aujourd'hui parfaitement impossible à un chauffeur de s'acquitter de tels montants pourtant calculés au plus juste pour que l'entreprise soit viable. En effet, avec en moyenne 100 kilomètres par jour, chaque chauffeur devrait verser près de 3000.- par mois alors qu'il ne fait parfois pas ce chiffre, notamment depuis la crise sanitaire qui a sérieusement impacté notre domaine.

Quant à l'entreprise, expérience faite durant près de 20 ans sous ce régime, elle pouvait tout juste tourner à la condition expresse de faire « doubler » les voitures entre un chauffeur de jour et un chauffeur de nuit. Cette disposition est dorénavant interdite, comme nous l'analyserons plus bas.

Etude du rapport sur la question du bail à ferme

A la lecture du rapport, on est d'abord soulagé de lire Monsieur Poggia qui annonce maintenir le principe du bail à ferme (Page 30) :

« M. Poggia précise qu'un bail à ferme est un bail dans lequel on loue un outil de travail. Par exemple, dans la restauration, un titulaire du fonds de commerce le met à disposition d'un exploitant qui devient le locataire à ferme de cet outil de travail et qui doit payer un loyer pour cela. Le titulaire de l'AUADP met à disposition cet outil de travail moyennant le loyer, dont on se rend compte qu'il est parfois excessif. Supprimer la possibilité du bail à ferme serait priver des titulaires de la patente de taxi de travailler, raison pour laquelle ils ont gardé le principe du bail à ferme »

Malheureusement, par un revirement incompréhensible, le département fait volte-face et décide de supprimer la location de taxis à des indépendants, introduisant une nouvelle inégalité puisque les VTC peuvent continuer à le faire. (Page 118)

« Mme Unterlerchner indique de l'essentiel de l'amendement du département qui vise à matérialiser l'interdiction du bail à ferme et de la location des plaques de taxi. Le chiffre 2 de la lettre c prévoit que la mise à disposition d'une voiture dédiée au transport professionnel ne peut concerner que les VTC et pas les taxis. »

Rien dans le rapport ne permet de comprendre cette décision si ce n'est le besoin de rotation des permis. Comme cela ressort de la discussion en premier débat (pages 107 à 109) et qui consacre la spoliation pure et dure des autorisations aux entreprises, sans dédommagement.

« Une députée (S), sachant qu'avec la proposition du département, une personne qui aurait plusieurs AUADP devait soit les rendre et n'en garder qu'une, soit employer celles et ceux qui utiliseraient les autres, elle pense que c'est un incitatif suffisant à rendre les AUADP surnuméraires et qu'il n'est pas nécessaire d'introduire la possibilité de vendre les AUADP »

« Le président de séance a le sentiment que ce qui ne passe pas, c'est que le chauffeur fasse un profit sur un élément qu'il a reçu gratuitement. L'idée qu'on puisse se créer une rente par le bail à ferme est unanimement critiquée et la commission souhaite que la liste d'attente soit respectée. Il se demande s'il ne suffit pas d'interdire le bail à ferme pour que les chauffeur-euse-s qui détiennent plusieurs plaques les rendent. »

Et pourtant, nous lisons le département sur cette question du retrait des autorisations qui est implicite pour les entreprises. (Page 144)

« M. Bretton ajoute qu'on ne peut pas retirer une autorisation sans raison valable parce qu'on a estimé qu'il fallait réduire le numerus clausus. »

C'est pourtant la seule justification qui transpire dans les débats. Et ce malgré les avertissement de Monsieur Poggia qui précise. (Page 108)

« Si on enlève toutes les AUADP à toutes les personnes qui en ont plus qu'une, cela c'est une centaine d'autorisations qui seront redistribuées mais cela ne suffira pas à régler le problème. »

Partage des véhicules entre des « doubleurs »

La disposition qui vise la suppression du « doublage » est incompréhensible pour de multiples raisons et l'analyse du département à ce sujet est incorrecte. (Page 142)

« M. Poggia précise qu'on ne pourra plus conclure un bail à ferme avec un doubleur. Actuellement, les doubleur-euse-s sont « les hommes et femmes à tout faire ». Ils prennent les heures que le ou la titulaire ne veut pas et participent souvent davantage aux frais courants du véhicule. »

Cette interprétation très personnelle est démentie dans les faits par les chauffeurs qui choisissent leur tranche horaire librement. Beaucoup préfèrent travailler la nuit et l'OTR implique une pause minimale de 11 heures entre deux tranches d'activité rendant parfaitement logique le partage des véhicules.

C'est en outre particulièrement incompréhensible de vouloir obliger les véhicules à respecter un agenda sévère de limitation des émissions Co2 tout en imposant un véhicule par chauffeur sur la voie publique.

Et c'est évidemment impossible pour une entreprise de fonctionner sans optimiser l'usage des véhicules mis à disposition.

Le « doublage » est une caractéristique essentielle du métier. Il permet notamment aux distributeurs de courses d'assumer leur obligation de service permanent 24/24 et 7/7 repris dans la loi et difficilement applicable sans doubleurs.

La réponse du département à un député laisse perplexe. (Page 142)

« Un député (MCG) pense que cela va poser un problème d'atteinte à la liberté de commerce. Il pense qu'il va y avoir des recours et qu'ils seront gagnés. On ne peut pas interdire à des taxis de se partager un véhicule. M. Poggia n'est pas d'accord. On peut fixer le nombre maximum d'AUADP (numerus clausus) donc ça veut dire qu'on peut aussi limiter le nombre de véhicules qui sont sur la route à un moment t. Si une voiture tourne 24h/24, ça veut dire que le maximum de 1300 est multiplié par 3, supposant que toutes les voitures travaillent avec un doubleur et un tripleur, et cela contredit le principe du numerus clausus. »

Bien au contraire, le nombre de véhicules va exploser sans offrir plus de services à la population. Le numerus clausus permet à l'Etat de limiter le nombre maximum de taxis autorisés sur la voie publique afin d'assurer la bonne gestion de cet espace. Le nombre de taxis n'est évidemment pas multiplié car les chauffeurs ne peuvent rouler en même temps et ils ne « triplent » jamais.

Par ailleurs, le métier est aussi connu comme une alternative provisoire pour une personne qui se trouve en situation d'arrêt de travail dans son domaine d'activité, quelles qu'en soient les raisons. Elle peut louer un véhicule dans une entreprise en attendant de retrouver une place sans devoir faire des investissements conséquents. Les étudiants ont aussi souvent choisi cette option pour payer leurs études.

Enfin, sans possibilité de partager un taxi, beaucoup de chauffeurs devront rejoindre les rangs des VTC. Ce qu'ils risquent bien de faire aussi pour éviter les contraintes liées à une AUADP qui ne sont plus compensées par des avantages probants, consacrant ainsi la fin du taxi tel que nous l'avons connu jusqu'à aujourd'hui.

Malaise sur la question de l'indemnisation

Lors de la discussion qui clôt les débats, Monsieur Poggia est parfaitement conscient de l'impossibilité de salarier les chauffeurs. C'est l'aveu de l'intention de récupérer les plaques des entreprises pour les relancer dans le circuit et permettre à une centaine de candidats sur la liste d'attente d'obtenir une autorisation avec un droit de préemption pour ceux qui louent ces autorisations et qui passeraient devant les viennent-en-suite de la liste d'attente. (Page 112)

« Aujourd'hui, ces personnes vont faire face à un changement de loi abrupte et elles auront une année pour rendre leurs plaques ou devenir un-e employeur-euse. S'ils ou elles décident de devenir employeur-euse-s, ils ou elles devront garantir le salaire minimum à leurs chauffeur-euse-s et avec le marché que l'on connaît, il ne voit pas comment quelqu'un pourrait prendre cet engagement. »

Le département a donc proposé de reprendre la possibilité offerte dans la LTVTC du 13 octobre 2016 avec une disposition transitoire qui permettrait la cession onéreuse des permis durant les six mois qui suivent l'entrée en vigueur de la loi. L'ironie de la situation vient du fait que cet article 47 visait à développer les entreprises. Ici, il sert à les indemniser pour leur disparition programmée.

Les députés ne veulent pas entrer en matière. Certains considèrent que ceux qui ont acquis une autorisation ont pu l'exploiter durant trois ans. Ils oublient que durant plus d'un an les entreprises n'avaient plus de collaborateurs et que les deux autres années furent sévèrement impactées par la crise sanitaire. D'autres craignent les dessous-de-table et les cessions abusives qui sont pourtant improbables comme le souligne Monsieur Poggia car personne ne sera disposé à payer plus que le prix « officiel ».

Le département reviendra avec une proposition au rabais avec le rachat par l'Etat des permis acquis selon l'art. 47 LTVTC pour le quart de la somme. Les députés n'entrent pas en matière et consacrent la mise à mort des entreprises sans indemnisation. Les recours seront inévitables.

Si le législateur persiste dans cette voie il serait bien inspiré de permettre la cession des permis surnuméraires des entreprises afin d'éviter une sanction de la justice pour spoliation d'un droit acquis chèrement sur son incitation. (Art 47 LTVTC)

Bref retour en commission

Le parlement devrait demander un bref retour en commission afin de corriger ces points et limiter les procédures.

Ce sera aussi, pour Mme Fischer, le temps nécessaire pour comprendre le dossier et apporter sa contribution.

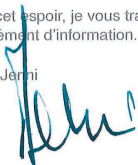
La question des sociétés sous la forme de personnes morales devra être traitée car la loi ne prévoit pas ce cas de figure (Art. 13, al. 3 et 46, al.8). Il existe trois Sàrl qui sont détentrices des autorisations et qui ne peuvent évidemment pas respecter l'exigence de conduire personnellement un taxi et dont le représentant n'est pas contraint de détenir un permis de chauffeur.

Accessoirement, il serait certainement judicieux de faire figurer l'agenda d'efficacité énergétique dans le règlement pour permettre aux autorités de s'ajuster en temps réel aux évolutions dans le domaine. (Art. 18, al. 1)

Je fais le vœu que, cette fois, le législateur aura compris qu'aucune loi destinée à faire le bien des professionnels malgré eux ne sera susceptible de fonctionner. Il manque peu pour faire de ce texte une réussite acclamée et envisager sereinement une saine collaboration entre les différents acteurs dans sa mise en œuvre.

Dans cet espoir, je vous transmets mes respectueux messages et me tiens à votre disposition pour tout complément d'information.

Pierre Jenni



NOTE DEPARTEMENTALE

Concerne	PL-LTVTC (PL-12649)
Distribution	Aux membres de la Commission des transports
Auteurs	DEE – OCIRT / Ingrid Unterlerchner, Matthias Stacchetti
Date	16.11.2021

Contexte

Lors de sa séance du 19.10.2021, la commission des transports a décidé de rouvrir les débats sur les 4 points suivants :

1. **Le handicap et l'accessibilité**
2. **L'encouragement financier à passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène.**
3. **Le délai d'attente des VTC prévu à l'article 24, al. 3 PL**
4. **Le bail à ferme et de la location de plaques**

De son côté, le Département de l'économie et de l'emploi (DEE) saisit l'opportunité des nouveaux débats pour combler une lacune concernant :

5. **Les éléments de sécurité de la carte de chauffeur**

La présente note reprend les éléments présentés par le DEE à la Commission des transports lors de sa séance du 09.11.2021.

Introduction

Le DEE estime que les travaux issus de la commission proposent un subtil compromis entre les intérêts privés et publics d'une part, et entre les différents acteurs du secteur d'autre part. Il constate que le PL maintient une différence entre les taxis et les VTC tout en garantissant des conditions de concurrence loyale et répond par ailleurs pleinement aux intérêts publics et aux buts poursuivis par la loi.

1. Le handicap et l'accessibilité

Le DEE est d'avis que les personnes en situation de handicap en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent également pouvoir accéder de manière autonome aux prestations régies par la LTVTC.

Il propose ainsi de faciliter l'accès aux services de taxis en réaménageant les stations existantes et en créant de nouvelles stations aménagées de sorte à ce qu'elles soient "*utilisables par tous les usagers, y compris ceux qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer*", conformément aux termes consacrés dans le règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses (art. 2 al. 1 RACI – rsGE L 5 05.06).

Le DEE relève que ces réaménagements/aménagements déploieront aussi un effet incitatif sur les milieux professionnels, lesquels seront enclins à s'équiper pour pouvoir répondre à l'augmentation de la demande de clients en situation de handicap.

Il rappelle que cette mesure vient s'ajouter aux incitations d'ores et déjà prévues dans le PL aux articles suivants :

- **Art. 8, al. 2, let. f** : élévation des exigences en matière de connaissances/savoir-faire en matière d'accueil des personnes en situation de handicap pour la réussite des examens professionnels en vue de l'obtention de la carte professionnelle de taxi ou de VTC,
- **Art. 36, al. 4** : réduction de la taxe annuelle pour les taxis munis d'un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap,
- **Art. 47**: modification de l'article 426, al. 2, LCP prévoyant une exonération de l'impôt pour les VTC et taxis munis d'un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.

→ La mesure proposée nécessitera une consultation des autorités et milieux professionnels concernées; en revanche, elle ne nécessite pas de modification du PL.

2. L'encouragement financier à passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène.

Le DEE constate que les délais accordés aux milieux professionnels à l'article 18, al. 2, PL pour passer d'un véhicule thermique à un véhicule électrique ou à hydrogène correspondent à l'évolution ordinaire de l'industrie automobile et au renouvellement des véhicules. Il estime que la transition énergétique se fera de manière "naturelle" sans qu'il ne soit nécessaire de l'encourager par des incitations financières.

Le DEE souhaite toutefois mettre à la disposition des milieux professionnels l'infrastructure nécessaire, afin d'inciter ceux qui le souhaitent à anticiper ladite transition énergétique. Dans cette perspective, il propose d'équiper les stations de taxis, tant anciennes que nouvelles, de bornes de recharge.

L'équipement des stations de taxis avec lesdites bornes de recharge ainsi que leur aménagement en vue de leur accessibilité aux personnes en situation de handicap pourront être financés par la taxe AUADP visée à l'article 36 PL, lequel prévoit notamment que "*le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi*" (al. 2).

→ La mesure proposée nécessitera une consultation des autorités concernées; en revanche, elle ne nécessite pas de modification du PL.

3. Le délai d'attente des VTC, prévu à l'article 24, al. 3, PL

Le DEE rappelle que le délai d'attente susceptible d'être imposé par voie réglementaire aux VTC a été proposé par le département pour éviter le "hélage électronique" des VTC. Il estime que cette solution est à la fois artificielle et difficilement contrôlable.

Il constate que les outils de géolocalisation mentionnés aux articles 18, al. 5 et 32, al. 2, PL permettent, de manière plus efficace, de s'assurer que les VTC respectent leurs obligations et

n'effectuent de courses que sur commande préalable. Il propose dès lors de renoncer à la clause figurant à l'article 24, al. 3, PL.

➔ La solution proposée nécessite une modification du PL (voir infra, passage en rouge)

Art. 24 Usage du domaine public

¹ Les VTC ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

² Les VTC ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

³ ~~Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.~~

4. Le bail à ferme et la location de plaques

Selon l'article 275 du code des obligations, le **bail à ferme** est un contrat par lequel le bailleur s'oblige à céder au fermier, moyennant un fermage, l'usage d'un bien ou d'un droit productif et à lui en laisser percevoir les fruits ou les produits.

La location d'un taxi, y compris sa plaque et l'autorisation d'usage accru du domaine public (AUADP) qui lui est associée, correspond à un contrat de bail à ferme entre le propriétaire du véhicule, qui est titulaire des plaques et de l'AUADP (le bailleur), et l'utilisateur effectif (le locataire). Historiquement, cette pratique faisait sens à une époque où l'investissement correspondant à l'acquisition d'un véhicule ou d'une concession était significatif et non-accessible à tout chauffeur, de sorte que ceux qui n'avaient pas les moyens de se procurer un véhicule pouvaient le louer auprès d'un entrepreneur équipé d'un parc de véhicules.

Tant la LTaxis (jusqu'au 30 juin 2017) que la LTVTC actuelle permettent la location de taxis.

En pratique, la location de taxis a été utilisée initialement sous cette forme par des entreprises de transport de taxis, puis par des chauffeurs indépendants. Elle a toutefois rapidement pris une tournure différente, appelée dans le jargon des chauffeurs **la location de plaques**. Certaines personnes (physiques ou morales) titulaires d'AUADP, n'achètent pas elles-mêmes les véhicules, mais exigent que les futurs chauffeurs-locataires acquièrent les véhicules équipés pour le transport professionnel de personnes et les immatriculent auprès de l'OCV au nom du titulaire de l'AUADP. Ainsi, les locataires utilisent dans les faits leur propre véhicule et prennent en charge les frais afférents.

Avant la crise sanitaire, le loyer payé par les locataires pour la seule AUADP pouvait se monter jusqu'à CHF 1'400.- par mois, voire plus, alors que les bailleurs payaient à l'Etat une taxe annuelle du même montant.

La LTaxis ne permettait pas cette pratique car elle exigeait que les chauffeurs de taxi indépendants ou les entreprises de transport de taxi soient propriétaires ou preneurs de leasing des véhicules qu'ils utilisent pour leur activité. Toutefois, cette interdiction n'a pas empêché la location de plaques de se répandre de manière cachée. A l'entrée en vigueur de la LTVTC, qui n'exige plus que les entreprises de transport de taxi soient propriétaires ou preneuses de leasing des véhicules qu'elles utilisent pour leur activité, une certaine transparence est apparue, les locataires de plaques ont commencé à parler de leur situation et des plaintes ont été formulées.

A ce jour, 50 personnes physiques ou morales sont titulaires d'au moins deux AUADP, pour un total de 144 AUADP "multiples", selon la répartition suivante :

Nombre de titulaires	Nombre de plaques détenues par titulaire (total)
1	13
1	10
1	6
6	4 (24)
9	3 (27)
32	2 (64)
50	144

Le phénomène ne se limite néanmoins pas aux titulaires de plusieurs AUADP, mais concerne également un nombre indéterminé de titulaires d'une seule AUADP qui ne l'utilisent pas à titre personnel, mais la louent à un ou des tiers.

Avec l'adoption de la LTVTC actuelle, l'on est passé du principe de la concession à celui de l'autorisation d'exploitation d'une durée déterminée de six ans et renouvelable à la fin de cette période. Afin d'être en phase avec ce changement de paradigme, l'Etat a remboursé – pour un montant de plus de 21 millions de francs - l'ensemble des sommes qui avaient été payées par les titulaires de concessions au titre de taxes uniques (cela visait les montants payés à l'Etat et non les concessions de gré à gré ou les plaques héritées). Conformément à l'article 47 al 1 et 3 LTVTC¹, la possibilité de céder une autorisation ne constituait donc en aucun cas une incitation à céder, et celles et ceux qui y ont eu recours l'ont fait en pleine connaissance des conséquences financières et du caractère précaire des autorisations, du fait qu'elles sont accordées par l'Etat pour une durée déterminée.

En conclusion, la pratique depuis 2005 a démontré le caractère incontrôlable du bail à ferme et la multiplication de la pratique de la location de plaques, qui conduit à des situations léonines défavorables aux locataires et à des rentes de situations des bailleurs, d'autant moins justifiées depuis le passage au régime de l'autorisation d'exploitation.

Sur la base de ces éléments, le DEE considère que le maintien du bail à ferme n'est pas souhaitable et propose le maintien du dispositif tel qu'adopté par la commission des transports.

➔ La solution proposée, à savoir le maintien du dispositif tel qu'adopté par la commission des transports, ne nécessite pas de modification du PL.

¹ Art. 47 Cession des autorisations d'usage accru du domaine public

1 Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 10 a la faculté, pendant une durée de 6 mois dès l'entrée en vigueur de la présente loi, de céder son autorisation à un autre titulaire d'autorisation.

2 La validité de la cession, qui ne peut intervenir qu'une seule fois par autorisation, est soumise à l'établissement d'un contrat écrit entre le cédant et le cessionnaire, dont un exemplaire original est obligatoirement remis au département, avant l'échéance du délai de 6 mois fixé à l'alinéa 1.

3 La cession ne devient effective que lorsqu'elle a été enregistrée formellement par le département, qui adapte l'autorisation en conséquence. Le service compétent pour les immatriculations est informé par le département, les démarches administratives de mise en conformité des documents officiels incombant exclusivement aux parties à la cession.

4 La cession de l'autorisation éteint définitivement toute prétention, du cédant ou du cessionnaire, au paiement du montant compensatoire de la taxe unique au sens de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005.

5. Les éléments de sécurité de la carte de chauffeur

A teneur de l'article 7, al. 2, PL, la "carte professionnelle de chauffeur" permettant d'exercer la profession de taxi ou de VTC doit être munie d'éléments de sécurité. La disposition concernée est muette quant aux éléments de sécurité visés, dans la mesure où il était initialement prévu de les définir dans le futur RTVTC.

Le DEE étudie la possibilité de retenir comme éléments de sécurité des cartes professionnelles de chauffeur les éléments biométriques. En toutes hypothèses, vu le caractère sensible de ces données, une base légale formelle s'avère nécessaire (une clause réglementaire étant insuffisante à cet égard).

- La solution proposée nécessite une modification du PL, laquelle sera prochainement soumise à la commission des transports.

* * *

NOTE DEPARTEMENTALE

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

1. Contexte

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

2. Historique

Du 6 mars 1980 au 31 décembre 1999¹, aucune taxe n'était perçue par l'Etat pour l'usage accru du domaine public par les taxis et aucun numerus clausus n'était fixé. Sur la question de la transmissibilité des permis de service public, la loi prévoyait une interdiction de principe, mais néanmoins une possibilité de les céder à titre onéreux à certaines conditions. Cette exception a conduit dans les années 80 à des cessions sous seing privé pour des montants allant jusqu'à CHF 200'000.-² puis à l'abrogation en 1992 de ce qui est qualifié de dérapage par les auteurs de l'Historique des lois et règlements taxis à Genève (ch. 14). Il y a lieu de préciser que l'Etat n'a strictement rien perçu dans le cadre de ces transactions. En dehors de cette période, les transmissions ont été limitées aux héritiers dans les cas de successions.

Dès le 1^{er} janvier 2000³, le nombre des permis de service public a été limité à 666, une liste d'attente a été créée et une taxe annuelle de CHF 1'300.- a été prélevée par l'Etat. Pour réduire le nombre de permis de service public à 666, une indemnité comprise entre CHF 30'000.- et 40'000.- a été versée par l'Etat aux personnes qui renonçaient au(x) leur(s). Le principe du versement d'une indemnité en cas d'annulation des permis de service public est demeuré la règle jusqu'au 15 mai 2005.

Dès le 15 mai 2005⁴, une taxe unique a été instaurée d'un montant minimum de CHF 40'000.-, avec charge au Conseil d'Etat de la fixer. Elle l'a été provisoirement à CHF 82'000.-. Après un arrêt du Tribunal fédéral de 2011⁵, le montant a été arrêté à CHF 40'000.-. Le numerus clausus a évolué à 900, puis à 875.

Dès le 1^{er} juillet 2017⁶, la notion de concession tombe au profit d'une autorisation d'usage accru du domaine public d'une durée de 6 ans renouvelable. La taxe annuelle se monte à CHF 1'400.-. Le

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

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

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

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

⁵ TF 2C 609/2010 du 18.06.2011

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

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

3. Analyse

Sur les 875 titulaires d'AUADP le 1^{er} juillet 2017, 490⁷ avaient payé des montants à l'Etat au titre de taxe unique. Parmi ceux-ci 470 ont été remboursés et 20 ont cédé leur AUADP sous seing privé pour un prix moyen de CHF 40'000.-. Il en découle que l'Etat ne doit plus rien dans ce cadre puisqu'il a remboursé tout ce qu'il avait perçu sans même imputer un montant pour l'usage accru du domaine public entre 2005 et 2017.

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

4. Conclusion

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

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

NOTE DEPARTEMENTALE

Concerne	PL-LTVTC (PL-12649)
Distribution	Aux membres de la Commission des transports
Auteurs	DEE – OCIRT / Ingrid Unterlerchner
Date	08.12.2021

Contexte

La présente note formule les amendements proposés par le DEE aux articles 7, al. 2 (nulle teneur), 24, al. 3 (abrogé), 39, al. 2 et 3 (nouveau).

Elle complète la documentation fournie à la commission des transports les 16 novembre et 6 décembre 2021.

Les amendements proposés concernent le délai d'attente des VTC ainsi que les éléments de sécurité de la carte professionnelle de chauffeur.

Le délai d'attente des VTC, amendement proposé :**Art. 24 Usage du domaine public**

¹ Les VTC ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

² Les VTC ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

³ ~~Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.~~

Éléments de sécurité de la carte de chauffeur, amendements proposés :**Art. 7 Carte professionnelle**


² La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité **biométriques**. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.

Art. 39 Traitement des données personnelles

¹ Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont confiées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

² Il peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle de chauffeur visée à l'article 7 de la présente loi.

³ La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués.

 <p>REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE</p> <p><small>BOST TENERBAS LIX</small></p>	6355-2019
PROJET DE LOI	
<p>Projet présenté par le DSES</p> <p>Contact suivi du dossier : Mme Ingrid UNTERLERCHNER tél. 022 388 29 60 Contact secrétariat : Mme Anne MOSER tél. 022 388 29 45</p> <p>Version du 11.02.2020 – ym – DSES--H_1_31--ok.docx</p>	<p>Projet adopté par le Conseil d'Etat</p>
<p>Visa législatif 21/12/2021 08:43</p>	<p><u>Nouvelle version du 10.02.2020</u></p> <p>(visa du Conseil d'Etat)</p>
<p>PL tel qu'adopté par la Commission des transports le 19-01-2021 (m. à j. 14.12.21)</p>	
<p>Suite au renvoi du PL en commission des transports, cette dernière a adopté au 2^e débat, lors de sa séance du 14.12.2021 des modifications aux articles :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 7, al. 2 (carte professionnelle) ; • 39, al. 2 et 39, al. 3 (traitement des données personnelles) • 46, al. 8 et 46, al. 9 (al. 9 et 10 initial devenant 10 et 11). 	
<p>Ces modifications sont signalées en rouge dans le texte du PL infra.</p>	
<p><input type="checkbox"/> sans modification <input type="checkbox"/> avec modification(s)</p> <p>Remarque(s) :</p>	

Au Grand Conseil de la
République et canton de Genève
Hôtel de Ville
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous soumettons en annexe un

**Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur
(LTVTC – H 1 31)**

adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance de ce jour.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

- II -

La chancelière :

Le président :

Michèle Righetti

Antonio Rodgers

Projet de loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC)

H 1 31

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

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

¹ La présente loi a pour objet de régler et de promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité.

² Elle vise à garantir la sécurité publique, l'ordre public, le respect de l'environnement et des règles relatives à l'utilisation du domaine public, la loyauté dans les transactions commerciales, la transparence des prix, ainsi que le respect des prescriptions en matière de conditions de travail, de normes sociales et de lutte contre le travail au noir, tout en préservant la liberté économique.

Art. 2 Champ d'application

¹ La présente loi s'applique aux activités exercées, sur le territoire cantonal, par :

- a) les chauffeurs de taxi;
- b) les chauffeurs de voiture de transport avec chauffeur (VTC);
- c) les entreprises de transport, quelle que soit leur forme juridique;
- d) les entreprises de diffusion de courses, quelle que soit leur forme juridique.

- 2 -

² La présente loi ne s'applique pas au transport professionnel de personnes exclusivement dédié :

- a) aux personnes en situation de handicap;
- b) aux personnes malades ou blessées, lorsque le transport est réalisé au moyen de véhicules visés à l'article 4, alinéa 1, lettre a, de l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, du 6 mai 1981;
- c) aux travailleurs, auxiliaires ou clients d'une entreprise, lorsque le transport est assuré par un chauffeur employé par ladite entreprise;
- d) aux écoliers;
- e) aux détenus.

Art. 3 Autorités compétentes

¹ Le département chargé de la régulation du commerce (ci-après : département) est l'autorité cantonale d'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

² Sont réservées les dispositions spéciales désignant d'autres autorités.

Art. 4 Entraide administrative

¹ Les autorités compétentes dans les domaines visés à l'article 1, alinéa 2, et celles participant à l'application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que l'Aéroport international de Genève et les caisses de compensation concernées collaborent entre eux. Ils se transmettent mutuellement les renseignements et documents en tant que cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches.

² Concernant les offreurs externes, le département peut également échanger avec l'autorité compétente du lieu de provenance.

Art. 5 Définitions

Au sens de la présente loi et de ses dispositions d'application, on entend par :

- a) « taxi » : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, contre rémunération dans les limites maximales de la loi, offrant une complémentarité en matière de transport public et bénéficiant de l'usage accru du domaine public ainsi que du droit exclusif de faire usage de la dénomination « Taxi », notamment dans le cadre de sa publicité ;

- 3 -

- b) « voiture de transport avec chauffeur » (ci-après : VTC) : une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dont le chauffeur se met à la disposition de tout public pour effectuer le transport professionnel de personnes et de leurs effets personnels, par commande ou réservation préalable uniquement, contre rémunération convenue d'entente avec le client, ne bénéficiant ni de l'usage accru du domaine public ni du droit de faire usage de la dénomination « Taxi »;
- c) « entreprise de transport » : toute personne physique ou morale qui :
- 1° est liée avec un ou plusieurs chauffeurs par un contrat de travail au sens de l'article 319 du code des obligations ou de l'article 10 de la loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales, du 6 octobre 2000; ou
 - 2° met une ou plusieurs VTC à la disposition d'une entreprise, respectivement d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants; ou
 - 3° est détentrice de plus d'une plaque d'immatriculation au sens des articles 12, alinéa 1 et 14, alinéa 1, de la présente loi.
- d) « entreprise de diffusion de courses » : toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire entre le client et le transporteur par le biais de moyens de transmission téléphoniques, informatiques ou autres pour offrir au client l'accès au transporteur et pour transmettre au transporteur une offre de course.

Chapitre II Accès aux professions

Art. 6 Principes

¹ L'activité de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'entreprise de transport et d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.

² Les voitures utilisées dans le cadre de ces activités doivent en outre être immatriculées conformément aux articles 12 et 14 de la présente loi, le droit fédéral étant réservé.

³ Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant le respect des conditions d'octroi.

⁴ Après octroi d'une autorisation ou d'une immatriculation, le titulaire est tenu d'informer sans délai le département de tous les faits qui peuvent affecter les conditions de délivrance. Le département peut en tout temps vérifier la réalisation desdites conditions.

Section 1 Chauffeurs

Art. 7 Carte professionnelle

Principes

¹ La carte professionnelle de chauffeur vaut autorisation d'exercer, en qualité d'employé ou d'indépendant, la profession pour laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet en outre d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.

² La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité **biométriques**. Elle est strictement personnelle et intransmissible. Les chauffeurs en service doivent être en permanence en sa possession et être à même de la présenter.

Conditions de délivrance

³ La carte professionnelle est délivrée au chauffeur lorsque le requérant :

- a) a l'exercice des droits civils;
- b) est ressortissant suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou employé;
- c) est titulaire du permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs précédant le dépôt de la requête;
- d) est titulaire du permis de transport professionnel de personnes;
- e) n'a pas fait l'objet, dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête, de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, telles que définies par le Conseil d'Etat;
- f) est titulaire du diplôme de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC;
- g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation.

⁴ Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de la carte professionnelle de chauffeur.

Révocation

⁵ Le département révoque la carte professionnelle lorsqu'une des conditions visées à l'alinéa 3 n'est plus remplie.

Caducité

⁶ Le département constate la caducité de la carte professionnelle de chauffeur lorsque son titulaire renonce à son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de VTC.

Art. 8 Diplômes et examens

¹ Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de VTC doit réussir les examens attestant les connaissances et l'expérience nécessaires à l'exercice de ces professions.

² Les matières des examens portent sur :

- a) la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton;
- b) les obligations résultant de la présente loi et de ses dispositions d'exécution, ainsi que des connaissances élémentaires de gestion;
- c) le maniement du compteur horokilométrique;
- d) les connaissances suffisantes de français et d'anglais;
- e) les principes de la conduite écologique;
- f) les connaissances théoriques et pratiques nécessaires à l'accueil des clients, en particulier des familles avec enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap;
- g) les compétences sociales, de communication et de gestion des conflits.

³ Le Conseil d'Etat détermine le contenu et les modalités des examens ainsi que les matières auxquelles les candidats doivent se soumettre en vue de l'obtention du diplôme de chauffeur de taxi, respectivement de chauffeur de VTC.

Art. 9 Organisation des examens

Le département est chargé de l'organisation des examens. Il peut déléguer des tâches à cet effet.

Section 2 Entreprises de transport

Art. 10 Autorisation d'exploiter

Principe

¹ Les entreprises qui offrent différents services doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

² L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

- a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;
- b) est inscrite au registre du commerce;
- c) est titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi, respectivement de VTC selon la catégorie des services qu'elle propose, et en réalise toujours les conditions de délivrance. Lorsque la requérante est une personne morale, le titulaire de la carte professionnelle doit être

une personne ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise;

- d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;
- e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

³ Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

⁵ En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

⁶ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de transport cesse son activité.

Section 3 Entreprises de diffusion de courses

Art. 11 Autorisation d'exploiter

Principe

¹ Les entreprises qui diffusent des courses de taxi et de VTC doivent avoir obtenu une autorisation pour chaque activité.

Conditions de délivrance

² L'autorisation est délivrée à une personne physique ou morale lorsque la requérante :

- a) a son domicile, respectivement son siège en Suisse;
- b) est inscrite au registre du commerce;
- c) est ressortissante suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendante. Lorsque la requérante est une personne morale, les conditions visées à l'article 7, alinéa 3, lettre b, de la présente loi doivent être réalisées par la ou les personnes ayant le pouvoir d'engager et de représenter valablement l'entreprise;
- d) est affiliée auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation, a déclaré

- 7 -

l'ensemble de son personnel et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent;

- e) garantit la conformité de son activité aux obligations de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

³ Le département détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Révocation

⁴ Le département révoque l'autorisation lorsqu'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, sous réserve de l'alinéa 5.

⁵ En cas de non-paiement de cotisations sociales, le département révoque l'autorisation lorsque l'entreprise ne peut produire un plan de paiement ou n'en respecte pas les échéances.

Caducité

⁶ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque l'entreprise de diffusion de courses cesse son activité.

Section 4 Immatriculations

Art. 12 Immatriculation des taxis

¹ Les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

² Les plaques d'immatriculation sont délivrées à une personne physique ou morale titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public au sens de l'article 13 de la présente loi. Chaque immatriculation correspond à une autorisation d'usage accru du domaine public.

Art. 13 Autorisation d'usage accru du domaine public

Principes

¹ Les autorisations d'usage accru du domaine public sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement des services de taxis, par une utilisation optimale du domaine public, et en vue de garantir la sécurité publique.

² Elles sont attribuées moyennant le respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.

³ Les autorisations et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles; elles ne peuvent être mises à la disposition d'entreprises ni de chauffeurs tiers. Le titulaire de l'autorisation doit en faire un usage personnel et effectif en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi.

⁴ Le Conseil d'Etat fixe le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public en fonction des besoins évalués périodiquement, détermine les modalités d'attribution et définit la notion d'usage effectif.

Conditions de délivrance

⁵ L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans à une personne physique ou morale, lorsque la requérante :

- a) est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de taxi et en réalise toujours les conditions de délivrance;
- b) n'a pas, en qualité de chauffeur ou d'entreprise de transport, contrevenu, dans les 3 ans précédant la requête, de manière grave ou répétée aux dispositions de la présente loi ou à ses dispositions d'exécution;
- c) s'est acquittée, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36 de la présente loi.

⁶ Le Conseil d'Etat détermine les pièces à produire à l'appui de la requête en délivrance de l'autorisation.

Conditions de renouvellement

⁷ L'autorisation d'usage accru du domaine public est renouvelée lorsque :

- a) la requête en renouvellement est déposée 3 mois avant l'échéance de l'autorisation;
- b) les conditions de l'alinéa 5 sont toujours réalisées.

Révocation

⁸ Le département révoque les autorisations lorsque l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie.

Caducité

⁹ Le département constate la caducité de l'autorisation lorsque :

- a) son titulaire y renonce par écrit;
- b) son titulaire ne dépose pas une requête en renouvellement 3 mois avant son échéance;
- c) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus;
- d) son titulaire n'en fait pas un usage effectif, en tant que chauffeur, respectivement en tant qu'entreprise pendant 6 mois consécutifs. Est réservé le cas d'incapacité totale de travail provisoire du chauffeur titulaire de l'autorisation, dûment attestée par un certificat médical;
- e) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante en violation de l'alinéa 3;
- f) l'office compétent a prononcé la décision prévue à l'article 45, alinéa 1, lettre a ou c, de la loi sur l'inspection et les relations du travail, du

12 mars 2004, s'agissant du non-respect des usages, et que cette décision est entrée en force.

Dépôt des plaques d'immatriculation

¹⁰ En cas de révocation ou de caducité, le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité qui est compétente pour les délivrer.

Art. 14 Immatriculation des VTC

¹ Les VTC sont immatriculées au moyen de plages de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

² Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à un chauffeur, lorsque ce dernier est titulaire d'une carte professionnelle ou à une entreprise de transport, lorsque cette dernière est titulaire de l'autorisation d'exploiter visée à l'article 10 de la présente loi et en réalise toujours les conditions.

³ Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, si l'une des conditions posées à l'alinéa 2 n'est plus remplie.

Section 5 Offreurs externes

Art. 15 Disposition générale

Les offreurs externes ne peuvent utiliser de manière accrue le domaine public au sens de l'article 20 de la présente loi.

Art. 16 Offreurs confédérés

Course intra-cantonale

¹ Lorsque l'offreur confédéré entend effectuer une ou plusieurs courses dont les lieux de prise en charge et de destination se situent dans le canton de Genève, il doit se soumettre au préalable à une procédure de reconnaissance en vue de la délivrance de l'autorisation prévue à l'article 7, respectivement aux articles 10 ou 11 de la présente loi.

² Le Conseil d'Etat définit une procédure de reconnaissance simple, rapide et gratuite. Seules les conditions qui n'ont pas été contrôlées par l'autorité du lieu de provenance sont examinées. Lorsque le canton de provenance ne réglemente pas la profession, respectivement ne délivre ni permis ni autorisations, l'expérience professionnelle est prise en compte.

Course extra-cantonale

³ La procédure de reconnaissance n'est pas requise, pour effectuer des courses dont le lieu de prise en charge ou de destination se situe en dehors du canton de Genève.

Art. 17 Offreurs étrangers

¹ Les offreurs étrangers sont soumis aux dispositions des traités internationaux et des législations d'application du droit suisse.

² Les chauffeurs au bénéfice de l'accord entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, exerçant des activités sur le territoire cantonal doivent au préalable :

- a) se soumettre à la procédure de vérification visée à l'article 4 de la loi fédérale portant sur l'obligation des prestataires de services de déclarer leurs qualifications professionnelles dans le cadre des professions réglementées et sur la vérification de ces qualifications, du 14 décembre 2012;
- b) procéder à l'annonce de leur détachement sur le territoire cantonal, conformément à l'article 6 de la loi fédérale sur les mesures d'accompagnement applicables aux travailleurs détachés et aux contrôles des salaires minimaux prévus par les contrats-types de travail, du 8 octobre 1999.

³ Lors du détachement, ils doivent être en mesure d'établir en tout temps avoir procédé conformément à l'alinéa 2.

⁴ Le Conseil d'Etat peut prévoir un système électronique permettant de s'assurer du respect des procédures visées à l'alinéa 2.

Chapitre III Exercice des professions

Section 1 Dispositions communes

Art. 18 Obligations relatives aux voitures

¹ Les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi qui dispose qu'elles doivent être :

- a) immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie;
- b) équipées d'un système de paiement par carte bancaire.

² Afin de limiter progressivement les émissions de CO₂, les voitures utilisées doivent :

- a) dès le 1^{er} juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D;
- b) dès le 1^{er} juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A;
- c) dès le 1^{er} juillet 2030, ne plus émettre de CO₂.

³ Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que VTC, l'équipement visé à l'article 21, alinéa 1, lettres b et c, de la présente loi doit être retiré. Durant le changement d'affectation, la section 3 du présent chapitre s'applique à l'activité déployée, à l'exclusion de la section 2.

⁴ Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

⁵ Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un appareil permettant d'émettre des quittances physiques ou électroniques. Il peut également prévoir la création d'un registre électronique central des quittances.

Art. 19 Obligations vis-à-vis des clients

¹ Tout chauffeur est tenu par un devoir général de courtoisie. Il doit avoir un comportement, une tenue et une conduite corrects. Sa voiture doit en outre répondre à toutes les garanties de commodité et de propreté.

² Il a l'obligation de prêter l'assistance raisonnable et nécessaire à tout client, en particulier aux familles avec enfants, aux personnes âgées ou en situation de handicap.

³ Tout chauffeur doit, sur demande des clients, présenter sa carte professionnelle à des fins d'identification.

⁴ Les chauffeurs et les entreprises doivent accepter tout moyen de paiement usuel, notamment les cartes de crédit et de débit et les espèces, selon le choix du client. Sont réservés les impératifs liés à la garantie de réservation par prépaiement.

⁵ Pour tout montant reçu, une quittance doit être émise et remise spontanément au client; elle peut être émise sous forme électronique. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés.

⁶ Le chauffeur ou l'entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des VTC doit respecter les obligations de chacune de ces catégories. L'exercice de ces activités distinctes doit être aménagé de telle sorte qu'il ne crée aucune confusion pour les clients entre les différents services proposés.

⁷ Les entreprises de transport ou de diffusion de courses veillent à offrir aux clients en situation de handicap un égal accès aux services qu'elles proposent, à moins que cela soit manifestement disproportionné.

Section 2 Droits et obligations spécifiques aux taxis

Art. 20 Usage du domaine public

¹ Tout taxi en service dispose d'un droit d'usage accru du domaine public, lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « Taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

- a) de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients;
- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte.

² Les stations de taxis sont aménagées de telle sorte à être utilisables par toute personne en situation de handicap.

³ Tout taxi en service qui circule à l'allure normale du trafic et qui se fait héler par un client peut prendre celui-ci en charge, à condition que son arrêt n'entrave pas la circulation. Il lui est toutefois interdit de circuler dans le dessein de rechercher des clients.

⁴ Le Conseil d'Etat définit les modalités techniques pour l'aménagement des stations de taxis visé à l'alinéa 2. Il peut, pour des motifs de police liés à l'ordre public, restreindre provisoirement le droit d'utiliser les voies réservées aux transports en commun visées à l'alinéa 1, lettre b, ou interdire définitivement l'accès des taxis à certains tronçons.

Art. 21 Obligations relatives aux voitures

¹ Tout taxi en service **doit être** muni en permanence d'un équipement composé :

- a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif alternatif reconnu pour calculer le prix des courses;
- b) d'une enseigne lumineuse « Taxi » fixée sur le toit de la voiture et comportant des témoins lumineux permettant d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, respectivement si le tarif I ou II est appliqué;
- c) d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie.

² Le Conseil d'Etat fixe les conditions relatives aux voitures et à leur équipement.

Art. 22 Prix des courses

¹ Selon le choix des clients, le prix de la course est déterminé :

- a) par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu, le territoire cantonal constituant une seule zone tarifaire, à l'exception de l'enclave de Céligny;
- b) par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales;

c) par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport.

² Le prix de la course fixé selon l'alinéa 1, lettre b ou c, ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique ou un dispositif alternatif reconnu. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.

³ Le Conseil d'Etat fixe les tarifs et suppléments maximaux des courses visées à l'alinéa 1, lettre a, ainsi que les prix forfaitaires, les lieux de départ et zones de destination visés à l'alinéa 1, lettre b.

Art. 23 Obligations vis-à-vis des clients

¹ Les chauffeurs de taxi doivent accepter toutes les courses, à l'exception des cas de refus objectivement justifiés, lesquels sont précisés par le Conseil d'Etat.

² Le compteur horokilométrique, respectivement le dispositif alternatif reconnu, doit être visible des clients pendant toute la course, que le prix de celle-ci soit fixé selon les modalités prévues à l'article 22, alinéa 1, lettres a, b, ou c, de la présente loi.

³ Les courses doivent être effectuées en suivant l'itinéraire économiquement le plus avantageux, sauf demande expresse du client.

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux VTC

Art. 24 Usage du domaine public

¹ Les VTC ne disposent d'aucun droit d'usage accru du domaine public; elles ne peuvent ni circuler sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course ni s'arrêter sur la voie publique pour accepter une course lorsqu'elles sont hélées par un client.

² Les VTC ne peuvent effectuer des courses que sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir en justifier.

³ Le Conseil d'Etat peut fixer un délai minimum entre la commande et la prise en charge, afin de garantir le respect de l'alinéa 2.

Art. 25 Obligations relatives aux voitures

Les VTC ne peuvent être équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis ou de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage ».

Art. 26 Prix des courses

Les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'entreprise de transport. L'accord sur le prix maximal doit intervenir avant la course et ne peut être modifié unilatéralement.

Section 4 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport

Art. 27 Obligations générales

Principes

¹ Il est interdit à l'entreprise de transport de collaborer avec des personnes physiques ou morales qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

² Toute entreprise doit s'assurer que les taxis utilisés, respectivement les VTC utilisées ou mises à disposition dans le cadre de son activité répondent aux exigences prévues par le droit fédéral applicable ainsi que par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

³ L'entreprise offrant des services de transport doit en outre s'assurer que les chauffeurs qu'elle emploie respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Art. 28 Obligations vis-à-vis du personnel

¹ Les entreprises de transport respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

² Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 29 Tenue d'un registre

¹ Toute entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives :

- a) aux chauffeurs de taxis qu'elle emploie, respectivement les chauffeurs de VTC qu'elle emploie ou auxquels elle met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes;
- b) aux taxis, respectivement aux VTC qu'elle utilise pour offrir sa prestation

- 15 -

- c) aux VTC qu'elle met à disposition d'entreprises ou de chauffeurs;
- d) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels elle collabore;
- e) aux indications figurant sur les quittances, **si elle** offre des services de transport.

² Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives.

³ Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Section 5 Droits et obligations spécifiques aux entreprises de diffusion de courses

Art. 30 Obligations générales

¹ Il est interdit à une entreprise de diffusion de courses d'attribuer des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice des activités régies par la présente loi et ses dispositions d'exécution ou qui utilisent des véhicules ne répondant pas aux exigences prescrites.

² Toute entreprise de diffusion de courses doit, en outre :

- a) garantir la fiabilité et la qualité du service;
- b) contribuer à une politique coordonnée avec les transports publics, conformément au plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

³ Les entreprises de diffusion de courses de taxi contribuent, ensemble, à la disponibilité des taxis sur tout le territoire cantonal de sorte à répondre rapidement à la demande des clients tous les jours de l'année et à toute heure. Le département **peut** fixer les modalités de coordination nécessaires.

Art. 31 Obligations vis-à-vis du personnel

¹ Les entreprises de diffusion de courses respectent la convention collective de travail ou, subsidiairement, le contrat-type de travail en vigueur.

² Elles respectent à l'égard de leur personnel les dispositions relatives à la protection sociale des travailleurs et aux conditions de travail en usage dans leur secteur d'activité. Le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès de l'autorité cantonale compétente.

Art. 32 Tenue d'un registre

¹ Toute entreprise de diffusion de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives :

- a) aux chauffeurs et entreprises de transport avec lesquels elle collabore;
- b) aux voitures dont les chauffeurs et les entreprises de transport font usage.

² Elle doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, elle peut être tenue de le faire en tout temps ou de joindre les pièces justificatives requises.

³ Le Conseil d'Etat définit le format, les indications qui doivent figurer dans le registre, les pièces justificatives à conserver ainsi que la durée de conservation des données.

Chapitre IV Aéroport international de Genève

Art. 33 Prescriptions autonomes

¹ L'Aéroport international de Genève a la compétence de réglementer l'accès des taxis et des VTC à son périmètre.

² Pour les services de taxis, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

- a) définir une zone de son périmètre exclusivement réservée aux taxis (zone réservée), et fixer une taxe d'accès à cette zone, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance;
- b) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone réservée et garantir une prise en charge fluide des clients;
- c) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone réservée;
- d) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;
- e) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public, stationne hors de la zone de prise en charge, viole le devoir de courtoisie, refuse indûment des courses ou des moyens de paiement usuels, ou ne respecte pas les obligations légales liées à la fixation des tarifs.

³ Pour les services de VTC, le règlement de l'Aéroport international de Genève peut :

- a) définir une zone de son périmètre (zone de prise en charge) suffisamment distincte de celle des taxis, dont l'accès est réservé aux

VTC, assurant la prise en charge des clients qui les ont commandées préalablement, à l'exclusion de toute course spontanée;

- b) fixer une taxe d'accès à la zone de prise en charge, servant à son aménagement, sa gestion et sa surveillance, notamment pour contrôler que la prise en charge de clients n'intervient que sur réservation ou commande préalable;
- c) prendre toutes mesures opérationnelles pour réguler l'accès à la zone de prise en charge et garantir une prise en charge fluide des clients;
- d) limiter, pour des motifs de sécurité et d'ordre public, le nombre de voitures présentes simultanément dans la zone de prise en charge;
- e) interdire l'accès à la zone de prise en charge des clients, lorsqu'il apparaît que le chauffeur ne respecte pas ses obligations;
- f) fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive, en particulier lorsque le chauffeur exerce en étant sous le coup d'une mesure ou d'une sanction, ou si, sur le périmètre aéroportuaire, notamment, il entrave la circulation, crée un trouble à l'ordre public ou stationne hors de la zone de prise en charge.

⁴ Le règlement de l'Aéroport international de Genève ainsi que ses modifications ultérieures ne sont valables qu'après leur approbation par le Conseil d'Etat.

⁵ Les décisions rendues par l'Aéroport international de Genève à l'encontre des chauffeurs interviennent sans préjudice des mesures et sanctions prévues aux articles 40 et 41 de la présente loi.

Chapitre V Milieux professionnels et usagers

Art. 34 Consultation

¹ Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire :

- a) les milieux professionnels représentant les chauffeurs et entreprises visés à l'article 2, alinéa 1 de la présente loi;
- b) les groupements d'usagers représentant notamment les besoins particuliers de clients.

² Les représentants peuvent également formuler des propositions à l'attention du département.

Chapitre VI Emoluments et taxe annuelle

Art. 35 Emoluments

¹ Le département perçoit des émoluments pour l'accomplissement de ses tâches et prestations. Il peut notamment percevoir des émoluments pour le

traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour ses contrôles.

² Le Conseil d'Etat fixe le montant des émoluments et les modalités de perception.

Art. 36 Taxe annuelle

¹ En contrepartie du droit d'usage accru du domaine public, le détenteur d'une autorisation au sens de l'article 13 de la présente loi paie une taxe annuelle de 1 400 francs au plus par autorisation. Le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt de la plaque d'immatriculation correspondant à l'autorisation d'usage accru du domaine public, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'autorisation.

² Le produit de cette taxe est affecté aux mesures nécessaires pour garantir le respect et la bonne application de la présente loi.

³ Le Conseil d'Etat fixe le montant de la taxe et détermine les modalités de sa perception ainsi que de la gestion de son produit.

⁴ Le Conseil d'Etat prévoit une réduction de la taxe lorsque le détenteur a installé dans son taxi un dispositif de prise en charge de personnes en situation de handicap, homologué par l'autorité cantonale compétente au moyen de la mention correspondante sur le permis de circulation.

Chapitre VII Contrôle

Art. 37 Obligation de collaborer

¹ Les personnes physiques et morales, dont l'activité est soumise à la présente loi, sont tenues de collaborer avec les autorités et agents chargés de veiller à la bonne application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements et fournir toutes pièces requises nécessaires aux contrôles.

² Les personnes détentrices de véhicules sont tenues de permettre en tout temps l'inspection de leurs véhicules et de fournir leurs données de géolocalisation.

Art. 38 Constats d'infraction

Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution sont compétents pour dresser les constats d'infraction.

Chapitre VIII Données personnelles

Art. 39 Traitement des données personnelles

¹ Le département est habilité à traiter les données personnelles dont il a besoin pour accomplir les tâches qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

² **Il peut enregistrer et conserver les données biométriques nécessaires à l'établissement de la carte professionnelle visée à l'article 7 de la présente loi.**

³ **La saisie des données biométriques et l'établissement de la carte peuvent être délégués à une entité étatique ou de droit public.**

Chapitre IX Mesures et sanctions

Art. 40 Dispositions pénales

¹ La violation des prescriptions de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution fait l'objet d'une amende de 200 francs à 20 000 francs.

² La violation commise au sein d'une personne morale, dans l'exercice d'activités commerciales conformes à ses buts, est imputée à l'entreprise si elle ne peut être imputée à aucune personne physique déterminée en raison du manque d'organisation de l'entreprise. Dans ce cas, l'amende est d'au moins 1 000 francs et peut être portée à 200 000 francs.

³ La négligence, la tentative et la complicité sont punissables.

Art. 41 Mesures administratives

¹ Sans préjudice des amendes prévues à l'article 40 de la présente loi, les mesures suivantes peuvent être prises :

Interdiction de poursuivre la course

² Les agents de la force publique et tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution peuvent empêcher la poursuite d'une course illicite, telle qu'effectuée par un chauffeur qui n'est pas au bénéfice de la carte professionnelle ou de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou au moyen d'une voiture qui ne remplit pas les conditions légales.

Interdiction de poursuivre l'activité et retrait de l'autorisation d'exploiter

³ Le département peut faire interdiction à une entreprise de transport ou de diffusion de courses de poursuivre son activité si elle ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées par la présente loi et ses dispositions d'exécution, jusqu'au rétablissement d'une situation conforme au droit.

⁴ En cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, le département prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter. Pour les entreprises de transport, l'article 13, alinéa 10, et l'article 14, alinéa 3, de la présente loi sont applicables pour le surplus.

⁵ En cas de retrait de l'autorisation, une nouvelle requête en délivrance de l'autorisation visée aux articles 10 et 11 de la présente loi ne peut être déposée qu'après un délai d'une année à compter de la date d'entrée en force de la décision.

Suspension et retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public ou de la carte professionnelle

⁶ Le département peut, sans préjudice de la mesure visée à l'alinéa 2, prononcer :

- a) la suspension de l'autorisation pour une durée de 1 à 5 mois;
- b) le retrait de l'autorisation;
- c) la suspension de la carte professionnelle pour une durée de 1 à 5 mois;
- d) le retrait de la carte professionnelle.

⁷ Si, dans les 3 ans qui précèdent la violation de la loi, le contrevenant a déjà fait l'objet d'une mesure de suspension ou de retrait devenue exécutoire, la sanction est au moins une suspension de 2 mois. S'il a fait l'objet de plusieurs mesures de suspension ou de retrait devenues exécutoires, la sanction est au moins une suspension de 3 mois.

⁸ Pour fixer la durée de la mesure ou décider d'un retrait, outre les seuils prévus par la présente disposition, l'autorité tient compte notamment de la gravité de la faute, des antécédents et de leur gravité. Sont notamment considérées comme graves les courses effectuées sans carte professionnelle ou sans autorisation d'usage accru du domaine public ainsi que les infractions aux conditions de travail et de prestations sociales en usage.

⁹ La suspension ou le retrait de l'autorisation d'usage accru du domaine public implique le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes auprès de l'autorité compétente, pendant la durée de la suspension ou définitivement en cas de retrait. Il en va de même des plaques d'immatriculation d'une VTC, lorsque la carte professionnelle de son détenteur a été suspendue ou retirée.

¹⁰ Le département peut requérir l'intervention des agents de la force publique pour exécuter les mesures administratives prononcées.

Art. 42 Prescription

¹ L'action pénale et la peine se prescrivent par 5 ans. Les dispositions du code pénal sur le point de départ de la prescription sont applicables à titre de droit cantonal supplétif.

² Il en va de même des mesures administratives prises en application de la présente loi et de ses dispositions d'exécution.

Chapitre X Dispositions finales et transitoires

Art. 43 Dispositions d'application

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 44 Clause abrogatoire

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est abrogée.

Art. 45 Entrée en vigueur

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

Art. 46 Dispositions transitoires

Procédures en cours

¹ Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.

Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur

² La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.

³ Sur demande, le département délivre aux personnes qui ont réussi les examens sous l'égide de la loi susmentionnée ou de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005 le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à la carte professionnelle initialement obtenue.

Entreprises de transport

⁴ L'entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.

Entreprises de diffusion de courses

⁵ L'entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.

Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de VTC

⁶ Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.

⁷ Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de VTC sont réputées délivrées en application de la présente loi.

Interdiction de la mise à disposition des autorisations d'usage accru du domaine public

⁸ Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans un délai de **six douze mois** à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :

- a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi; ou
- b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif.

⁹ **Le département verse un montant de 6'000 francs par autorisation à la personne titulaire de plus d'une autorisation d'usage accru du domaine public, lorsqu'elle restitue tout ou partie des autorisations dans les trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi. Le présent versement ne s'applique pas à la première autorisation.**

¹⁰ En cas de non-respect de l'alinéa 8, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes.

Attribution des autorisations restituées ou caduques

¹¹ Le département peut attribuer l'autorisation d'usage accru du domaine public à la personne physique ou morale qui en était l'utilisateur effectif au moment du dépôt de la présente loi, s'il en est toujours l'utilisateur au

- 23 -

moment de l'adoption de la loi, en fait la requête et réalise les conditions de délivrance visées à l'article 13, alinéa 5, de la présente loi.

Art. 47 Modifications à une autre loi

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP – rs/GE D 3 05) est modifiée comme suit :

Art. 426, al. 2, lettre d (nouveau)

² Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :

d) les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap utilisés pour exercer les activités régies par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du [à compléter], pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.

* * *

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle
RIGHETTI

Versement d'un montant incitatif pour restitution anticipée des AUADP - Proposition de libellé :**Art. 46 Dispositions transitoires*****Procédures en cours***

¹ Toute requête en délivrance d'une autorisation ou d'une immatriculation en cours d'instruction au jour de l'entrée en vigueur de la présente loi est traitée en application de cette dernière.

Cartes professionnelles et diplômes de chauffeur

² La carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeure valable après l'entrée en vigueur de la présente loi.

³ Sur demande, le département délivre aux personnes qui ont réussi les examens sous l'égide de la loi susmentionnée ou de la loi sur les taxis et limousines, du 21 janvier 2005 le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à la carte professionnelle initialement obtenue.

Entreprises de transport

⁴ L'entreprise de transport annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai d'une année à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 10 pour pouvoir poursuivre son activité.

Entreprises de diffusion de courses

⁵ L'entreprise de diffusion de courses annoncée sous l'égide de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, doit requérir, dans un délai de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'autorisation visée à son article 11 pour pouvoir poursuivre son activité.

Autorisations d'usage accru du domaine public et immatriculations de taxis et de VTC

⁶ Les autorisations d'usage accru du domaine public délivrées en application de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, demeurent valables après l'entrée en vigueur de la présente loi.

⁷ Les plaques d'immatriculation de taxis correspondant aux autorisations d'usage accru du domaine public ainsi que celles de VTC sont réputées délivrées en application de la présente loi.

Interdiction de la mise à disposition des autorisations d'usage accru du domaine public

⁸ Le titulaire d'une autorisation d'usage accru du domaine public qui met à disposition d'une entreprise ou d'un chauffeur tiers son taxi, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante à l'autorisation doit dans un délai de **six mois douze mois** à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi :

- a) faire un usage personnel et effectif de l'autorisation en tant que chauffeur indépendant ou entreprise au sens de l'article 5, lettre c, chiffre 1, de la présente loi; ou
- b) restituer au département l'autorisation dont il ne veut ou ne peut faire un usage personnel et effectif.

⁹ **Le titulaire qui restitue dans un délai de 3 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi tout ou partie des autorisations dont il ne peut faire un usage personnel et effectif perçoit un montant de ... francs par autorisation, sous réserve de l'alinéa 10.**

¹⁰ **La restitution de l'une des autorisations d'usage accru du domaine public en main du titulaire ne fait pas l'objet d'un paiement.**

¹¹ **Le titulaire qui perçoit un paiement au titre de l'alinéa 9 est radié de la liste d'attente.**

¹² En cas de non-respect de l'alinéa 8, le département prononce la contravention visée à l'article 40 de la présente loi ainsi que la caducité de toutes les autorisations d'usage accru du domaine public accordées au contrevenant et ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation correspondantes.

Attribution des autorisations restituées ou caduques

¹³ Le département peut attribuer l'autorisation d'usage accru du domaine public à la personne physique ou morale qui en était l'utilisateur effectif au moment du dépôt de la présente loi, s'il en est toujours l'utilisateur au moment de l'adoption de la loi, en fait la requête et réalise les conditions de délivrance visées à l'article 13, alinéa 5, de la présente loi.