

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 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;
- 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 de faire usage de l'enseigne « Taxi »;
- b) « voiture de transport avec chauffeur » / « 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 à l'enseigne « Taxi »;

- c) « exploitant d'entreprise de transport » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, 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 met une ou plusieurs voitures à la disposition d'une entreprise, respectivement à la disposition d'un ou de plusieurs chauffeurs employés ou indépendants;
- d) « exploitant d'entreprise de diffusion de courses » : toute personne qui, à titre individuel ou d'organe d'une entreprise, quelle que soit sa forme juridique, 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'exercice des professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses est soumise à autorisation préalable.

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

³ Les autorisations et immatriculations sont délivrées sur requête, moyennant 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 de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur, conformément à la catégorie dans laquelle le diplôme visé à l'article 8 a été obtenu. La carte professionnelle de chauffeur de taxi permet quant à elle d'exercer la profession de chauffeur de taxi et de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur.

² La carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité. 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 voiture de transport avec chauffeur;
- g) est assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation ou dispose d'une attestation d'annonce délivrée par une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent.

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 cesse son activité de chauffeur professionnel de taxi ou de voiture de transport avec chauffeur.

Art. 8 Diplômes et examens

¹ Le requérant qui veut obtenir le diplôme de chauffeur de taxi ou de chauffeur de voiture de transport avec chauffeur 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 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 voiture de transport avec chauffeur.

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 souhaitent exploiter différents services doivent obtenir 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 voiture de transport avec chauffeur 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.

Caducité

⁵ 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 souhaitent diffuser des courses de taxi et de voiture de transport avec chauffeur doivent obtenir 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, ces conditions doivent être réalisées par la 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.

Caducité

⁵ 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. 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 respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires.

³ Les autorisations d'usage accru du domaine public et les plaques d'immatriculation correspondantes sont strictement personnelles et intransmissibles. L'article 27, alinéas 4 et 5, régit la mise à disposition de voitures de taxi.

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

Conditions de délivrance

⁵ L'autorisation d'usage accru du domaine public est délivrée sur requête pour 6 ans, lorsque le requérant :

- 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'exploitant 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 acquitté, pour l'année en cours de la taxe annuelle visée à l'article 36.

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 :

- a) l'une des conditions visées à l'alinéa 5, lettre a ou c, n'est plus remplie;
- b) son titulaire met à la disposition d'un tiers l'autorisation, respectivement la plaque d'immatriculation correspondante, en violation de l'interdiction mentionnée à l'alinéa 3, ou une voiture de taxi, en violation des conditions fixées à l'article 27, alinéas 4 et 5, et de celles fixées par le règlement d'application de la présente loi.

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 n'en fait pas un usage effectif pendant 6 mois consécutifs, sauf en cas d'incapacité totale de travail provisoire dûment attestée par un certificat médical;
- d) son titulaire a atteint l'âge de 75 ans révolus;

- e) 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 voitures de transport avec chauffeur

¹ Les voitures de transport avec chauffeur sont immatriculées au moyen de plaques de numéros qui leur sont spécialement dédiées.

² Les plaques d'immatriculation sont délivrées sur requête à une personne physique ou morale lorsque cette dernière est titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de voitures de transport avec chauffeur et en réalise toujours les conditions.

³ Le département ordonne le dépôt des plaques d'immatriculation, lorsque cette condition n'est plus remplie.

⁴ Pour des motifs de police liés à l'ordre public, le Conseil d'Etat peut provisoirement limiter le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de transport avec chauffeur.

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.

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 Lorsqu'une voiture de taxi est utilisée en tant que voiture de transport avec chauffeur, l'équipement visé à l'article 21, al. 1, lettres b et c, 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.

³ Lors de l'utilisation des voitures, le chauffeur applique les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique.

⁴ Le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. 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. 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'exploitant d'une entreprise de transport ou de diffusion de courses qui offre ses services dans la catégorie des taxis et dans celle des voitures de transport avec chauffeur 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.

⁸ Le Conseil d'Etat fixe les indications qui doivent figurer sur la quittance et détermine les informations qui doivent être affichées à la vue des clients, à

l'intérieur et à l'extérieur des véhicules. Il peut également prévoir des indications à afficher sur les lieux de prise en charge.

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 est muni en permanence d'un équipement composé :

- a) d'un compteur horokilométrique ou d'un dispositif 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, 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. Ce dernier doit rester enclenché lors de toute course.

³ Le compteur horokilométrique peut être remplacé par un dispositif alternatif reconnu au sens de l'article 21, alinéa 1, lettre a. Ce dernier doit pouvoir être contrôlé en tout temps par le département.

⁴ 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, lettre a, b, ou c.

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

Section 3 Droits et obligations spécifiques aux voitures de transport avec chauffeur

Art. 24 Usage du domaine public

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

² Les voitures de transport avec chauffeur 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 voitures de transport avec chauffeur 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 voitures de transport avec chauffeur sont fixés librement et par entente entre le client et le chauffeur ou entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport. L'accord sur le prix 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'exploitant d'une 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 Tout exploitant doit s'assurer que les voitures utilisées ou louées 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'exploitant offrant des services de transport doit en outre s'assurer, en sa qualité de dirigeant effectif, que ses chauffeurs respectent, dans le cadre de leur activité, le droit fédéral applicable ainsi que la présente loi et ses dispositions d'exécution.

Mise à disposition de taxis

⁴ Lorsque la relation entre un exploitant au bénéfice d'une autorisation d'usage accru du domaine public et un chauffeur n'est pas soumise à 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, la mise à disposition d'un taxi n'est autorisée qu'aux conditions suivantes :

- a) elle doit être annoncée auprès de l'autorité cantonale compétente;
- b) ses conditions doivent faire l'objet d'un contrat écrit et elle ne doit pas procurer à l'exploitant un rendement excessif.

⁵ Si la mise à disposition mentionnée à l'alinéa 4 porte sur un taxi dont l'exploitant partage l'usage avec un autre chauffeur, elle est soumise aux conditions additionnelles suivantes :

- a) elle ne peut être accordée qu'à un seul autre chauffeur;
- b) l'exploitant, titulaire de l'autorisation d'usage accru du domaine public, doit pouvoir justifier en tout temps qu'il est personnellement l'utilisateur principal de son taxi.

⁶ Le Conseil d'Etat fixe le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif.

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 Tout exploitant d'une entreprise de transport tient à jour un registre contenant les informations relatives :

- a) aux chauffeurs qu'il occupe ou auxquels il met à disposition des voitures destinées au transport professionnel de personnes;
- b) aux voitures qu'il utilise pour offrir sa prestation de transport ou aux voitures destinées au transport professionnel de personnes qu'il met à disposition;
- c) aux entreprises de diffusion de courses et aux entreprises de transport avec lesquels il collabore;
- d) aux indications figurant sur les quittances, pour les entreprises offrant des services de transport uniquement.

² Il doit transmettre au département chaque année une copie du registre contenant des données actualisées. Sur demande, il peut être tenu 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 l'exploitant d'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 fixe 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 voitures de transport avec chauffeur 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, 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 voiture de transport avec chauffeur, 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 voitures de transport avec chauffeur, 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;
- 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 ou crée un trouble à l'ordre public.

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.

Chapitre V Milieux professionnels

Art. 34 Consultation et participation des milieux professionnels

¹ Le département consulte, chaque fois qu'il le juge nécessaire, les représentants désignés par les milieux professionnels visés à l'article 2, alinéa 1.

² Ces derniers peuvent également formuler des propositions à son attention.

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 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.

³ Les entreprises de transport et de diffusion de courses doivent en outre donner accès à leurs locaux.

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

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.

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 entreprise, 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, 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, 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 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.

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 voiture de transport avec chauffeur 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 au titulaire de la carte professionnelle le diplôme de chauffeur visé à l'article 8 de la présente loi dans la catégorie correspondant à sa carte.

Entreprises de transport

⁴ L'exploitant d'une 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 obtenir, 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'exploitant d'une 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 obtenir, 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 voitures de transport avec chauffeur

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 voitures de transport avec chauffeur sont réputées délivrées en application de la présente loi.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

1. Contexte

Le secteur du transport professionnel individuel de personnes a sensiblement évolué ces dernières années. Il a subi des modifications structurelles et inclut désormais de nouveaux acteurs, telles les voitures de transport avec chauffeur (ci-après : VTC), et de nouvelles technologies comme la diffusion de courses au moyen d'applications informatiques mettant en relation les clients et offreurs de services de transport. Dans ce contexte, le parlement a adopté le 13 octobre 2016 la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (ci-après : LTVTC).

La promotion d'une saine concurrence et le respect du droit fondamental que constitue la liberté économique, inscrite dans la Constitution fédérale et celle de la République et canton de Genève, se conjuguèrent en effet avec la nécessité de réglementer les fondamentaux de ces activités en lien avec les exigences de sécurité publique, d'ordre public, de respect de l'environnement, de loyauté dans les transactions commerciales, ainsi que le respect des prescriptions en matière des conditions de travail et des normes sociales. La LTVTC a donc donné un cadre à l'activité de nouveaux acteurs du secteur du transport professionnel de personnes.

Il convient toutefois de relever que sa pertinence et l'efficacité de sa mise en œuvre ont rapidement été questionnées. Ainsi le Grand Conseil a procédé à une première modification de la LTVTC le 23 mars 2018 déjà, en adoptant le PL 12213 relatif à l'usage des voies de bus par les chauffeurs de taxi. La loi a par ailleurs fait l'objet de nombreuses interventions parlementaires, dont on rappellera en particulier la motion M 2571 « LTVTC » acceptée à l'unanimité par la commission des transports, ainsi que le PL 12526 en cours d'examen par ladite commission.

C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat a transmis son rapport au Grand Conseil, en application de l'article 42 de la loi actuellement en vigueur, lequel prévoit un bilan d'impact deux ans après son entrée en vigueur. Ce rapport parvient à la conclusion qu'il convient de renforcer certains aspects du dispositif, afin de garantir l'exercice d'une saine et loyale concurrence et, partant, un bon fonctionnement social et économique de notre canton. Il est précisé qu'en vue de l'établissement dudit rapport le département de la sécurité, de l'emploi et de la santé (DSES) a procédé à de nombreuses

consultations des milieux professionnels concernés, afin d'appréhender leurs difficultés et d'apporter, par le présent projet de loi, les réponses adéquates.

2. Objectif de la présente révision

Comme évoqué ci-dessus, la présente révision a pour but de renforcer le dispositif existant, et non pas de le remplacer comme pourrait le suggérer le présent projet de refonte.

Il est d'emblée précisé que la nouvelle loi conserve le même intitulé, l'essentiel de son dispositif, ainsi que les orientations de la LTVTC actuellement en vigueur. Il n'est notamment pas proposé de modifier son champ d'application, ni les définitions des professions réglementées figurant à l'article 4 LTVTC de la loi actuellement en vigueur. En revanche, la structure de la loi a été revue, entraînant le déplacement de nombreuses clauses.

Quant aux renforcements apportés au dispositif actuel, ils sont essentiellement au nombre de trois et explicités aux points 2.1 à 2.3, ci-après. Les autres modifications proposées sont quant à elles directement commentées dans les dispositions correspondantes.

2.1 Rétablissement du système de l'autorisation

Le présent projet de loi prévoit d'instituer le système de l'autorisation pour l'ensemble des professions soumises au champ d'application du présent projet de loi. Il est précisé qu'en matière de professions réglementées le principe de l'autorisation constitue la règle et prévalait déjà sous l'égide de la loi sur les taxis et limousines (LTaxis). Ce système a été maintenu dans la LTVTC actuellement en vigueur uniquement pour les chauffeurs (de taxi ou de VTC). Ces derniers doivent en effet obtenir la carte professionnelle pour accéder à la profession. S'agissant des exploitants d'entreprise (de transport ou de diffusion de courses), le système de l'autorisation a été aboli et remplacé par une simple obligation d'annonce. Cet allègement procédural a été salué dans la mesure où il permet aux entreprises d'exercer leur activité immédiatement, sans contrôle préalable de l'autorité cantonale. La suppression de cette étape s'avère toutefois problématique, notamment lorsque l'activité annoncée ne correspond pas à celle effectivement exercée.

Le rétablissement du système de l'autorisation pour l'ensemble des professions réglementées par le présent projet de loi permettra à l'autorité compétente de procéder à un contrôle systématique de tous les acteurs du secteur et pas uniquement des chauffeurs. Cela lui permettra notamment de vérifier, dans le cadre de la requête en délivrance de l'autorisation d'exploiter,

que les entreprises respectent leurs obligations en matière d'assurances sociales et de lutte contre le travail au noir, but qui a par ailleurs été ajouté à l'article 1, alinéa 2, du présent projet de loi. Cet aspect est particulièrement important, car le non-respect des prescriptions sociales précarise les chauffeurs concernés, entraîne des distorsions de concurrence, pénalise les entreprises les plus loyales et s'ajoute de manière indue aux difficultés structurelles rencontrées par ces dernières.

2.2 Renforcement des contrôles et sanctions

De manière générale, le projet de loi prévoit le renforcement des contrôles et l'amélioration de la coordination entre autorités concernées. L'entraide administrative a ainsi notamment été élargie à l'Aéroport international de Genève et aux caisses de compensation.

Un nouveau chapitre VII intitulé « Contrôle », ainsi que de nouvelles dispositions obligeant non seulement les chauffeurs à donner des informations et documents, ainsi que l'accès à leurs voitures, mais également les entreprises à donner accès à leurs locaux, ont été intégrés dans le projet de loi à cette fin.

Le projet de loi prévoit également, lors la délivrance des plaques d'immatriculation de VTC et de taxi, respectivement lors de la délivrance et du renouvellement des autorisations d'usage accru du domaine public (ci-après : AUADP), de réitérer les contrôles, notamment en matière d'assurances sociales, effectués initialement lors de la délivrance des autorisations. Ces contrôles périodiques permettront de suivre l'évolution du statut d'un chauffeur (indépendant ou salarié) ou du nombre d'employés déclarés par une entreprise. Pour le surplus, le projet de loi mentionne expressément d'éventuels contrôles inopinés. Ces derniers pourront être organisés en cas d'indices d'infractions.

Les modalités de contrôle des offreurs externes (confédérés ou étrangers) ont également été renforcées. Le Conseil d'Etat aura la faculté de mettre en place un nouvel outil qui facilitera le contrôle des chauffeurs bénéficiant de l'accord sur la libre circulation des personnes. Le projet de loi précise par ailleurs que ces derniers sont tenus, en vertu du droit fédéral, avant tout déplacement sur le territoire cantonal, de requérir une attestation de leurs qualifications professionnelles. Par ailleurs, ils ne peuvent cumuler des courses au-delà de 90 jours par année civile et doivent annoncer leurs déplacements sur le territoire suisse, conformément au droit fédéral applicable.

Enfin, le projet de loi prévoit le renforcement des mesures en cas de violation de la loi ou de ses dispositions d'exécution. Ce renforcement se justifie en raison du nombre constant d'infractions commises dans ce secteur. Ainsi, par exemple, les planchers des mesures de suspension des autorisations ont été augmentés et les plafonds diminués, ce qui permettra à l'autorité compétente de sanctionner les contrevenants plus sévèrement tout en garantissant le principe de proportionnalité.

2.3 Réglementation des baux à ferme et rotation des AUADP

La mise à disposition de taxis à titre onéreux (baux à ferme) ou gratuit prévue à l'article 4, lettre c, *in fine*, de la loi actuellement en vigueur est une pratique bien connue dans les milieux des taxis. Ses conditions étaient réglementées sous l'égide de la LTaxis, lorsque les permis de service public (taxis jaunes) étaient délivrés pour une durée indéterminée contre paiement d'une taxe unique de plusieurs dizaines de milliers de francs. Cela n'est plus le cas depuis l'adoption de la LTVTC.

Il est précisé que la loi actuellement en vigueur prévoit que l'AUADP est délivrée pour une durée limitée de six ans contre paiement d'une taxe annuelle de 1 400 francs, chaque AUADP correspondant à une immatriculation au moyen de numéros spécialement dédiés aux taxis. Or, en dépit de ces changements, certains titulaires d'AUADP considèrent toujours être propriétaires de l'AUADP, respectivement de la plaque d'immatriculation qui leur a été délivrée, et pratiquent des loyers mensuels abusifs, parfois plus de dix fois supérieurs à la taxe annuelle prévue dans la loi (les baux à ferme se négocient actuellement entre 1 000 et 2 000 francs par mois). Cela est non seulement inacceptable, mais génère également des situations de précarité sociale au sein de la profession, de sorte qu'il convient d'encadrer strictement cette pratique pour pallier les abus, ainsi que le prévoit l'article 27, alinéas 4 et 5, du présent projet de loi. Il est précisé, en outre, qu'en vertu de la définition figurant à l'article 4, lettre c, de la loi actuellement en vigueur, respectivement de l'article 5, lettre c, du présent projet de loi, toute personne (physique ou morale) qui met à disposition une ou plusieurs voitures de taxi devient un « exploitant d'entreprise de transport » au sens de la LTVTC et est dès lors également soumise aux droits et obligations afférents à ce statut.

Le présent projet de loi prévoit par ailleurs d'interdire expressément aux titulaires d'AUADP de louer uniquement les plaques d'immatriculation, sans la voiture de taxi. Cette pratique largement répandue entraîne en effet non seulement des abus supplémentaires, mais est également contraire à la loi. Il est précisé que pouvoir louer la plaque sans le véhicule équipé pour le transport professionnel a pour conséquence que le titulaire de l'AUADP

devient le détenteur de la voiture du fermier, le permis de circulation (carte grise) devant être délivré au nom du bailleur, ce qui est contraire à l'article 78, alinéa 1, de l'ordonnance fédérale réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, du 27 octobre 1976 (OAC – RS 741.51), lequel stipule que : « *La qualité de détenteur se détermine selon les circonstances de fait. Est notamment considéré comme détenteur celui qui possède effectivement et durablement le pouvoir de disposer du véhicule et qui l'utilise ou le fait utiliser à ses frais ou dans son propre intérêt* ». Cela explique également pourquoi la mise à disposition de plaques d'immatriculation n'est pas prévue par l'article 4, lettre c, *in fine*, de la loi actuellement en vigueur. Le fait d'apporter une mention expresse dans le présent projet de loi permettra à l'avenir de garantir une sécurité juridique et de mettre un terme à cette pratique, ce qui suscitera également la restitution d'AUADP en vue de leur réattribution.

En effet le temps d'attente pour obtenir une AUADP reste aujourd'hui trop important. Le présent projet de loi prévoit dès lors également des mesures pour favoriser la rotation des AUADP. Il prévoit ainsi de réduire à 6 mois la durée de non-usage de l'AUADP entraînant sa caducité. La loi actuellement en vigueur stipule à cet égard 12 mois, ce qui est manifestement trop long. La caducité est également prononcée en cas de requête en renouvellement déposée tardivement ou encore lorsque le titulaire de l'AUADP atteint l'âge de 75 ans révolus. Cette limite d'âge de 75 ans est aussi prévue dans un dispositif vaudois régissant la profession et se justifie par l'intérêt public prépondérant à préserver la santé des administrés (pénibilité de la profession de chauffeur, charges importantes à soulever) et la sécurité des usagers.

3. Commentaire article par article

Comme évoqué ci-dessus, le présent projet de loi renforce le dispositif tout en conservant l'essentiel de la LTVTC actuellement en vigueur. Il sera par conséquent simplement renvoyé à cette dernière lorsque tel est le cas, afin de mettre essentiellement l'accent sur les modifications apportées.

La nouvelle loi est divisée en 10 chapitres, à savoir : Dispositions générales (I), Accès aux professions (II), Exercice des professions (III), Aéroport international de Genève (IV), Milieux professionnels (V), Emoluments et taxe annuelle (VI), Contrôle (VII), Données personnelles (VIII), Mesures et sanctions (IX) et Dispositions finales et transitoires (X).

Art. 1 (but)

L'article 1 reprend la teneur de l'article 1 de la loi actuellement en vigueur. Son **alinéa 2** précise qu'outre la garantie de la sécurité, de l'ordre public et de l'environnement, la loi se doit également de protéger les intérêts des consommateurs et des travailleurs actifs dans ce secteur, notamment en veillant au respect des prescriptions en matière de lutte contre le travail au noir.

Art. 2 (Champ d'application)

L'article 2 énumère les professions réglementées. A teneur de l'**alinéa 1**, elles sont au nombre de 4, comme dans la loi actuellement en vigueur, soit les professions de chauffeur de taxi, de chauffeur de VTC, d'exploitant d'entreprise de transport et d'exploitant d'entreprise de diffusion de courses (diffuseur de courses). Contrairement à la loi actuellement en vigueur, le présent projet de loi mentionne expressément, à l'**alinéa 2**, le transport professionnel de personnes comme étant exclu de son champ d'application, à savoir celui qui n'est pas destiné à tout public, mais « exclusivement dédié » à certaines catégories de personnes, dont celles en situation de handicap, les blessés, les détenus et les écoliers. Il est précisé que la notion d'exclusivité est déterminante. Ainsi, les entreprises ou chauffeurs exerçant une des activités exclues du champ d'application de la loi tout en proposant également des services de transport à tout public restent pleinement soumis au présent projet de loi.

Art. 3 (Autorités compétentes)

Cette disposition reprend la teneur des articles 3 et 33, alinéa 1, actuellement en vigueur et précise que le département compétent est celui chargé de la régulation du commerce, sous réserve de dispositions spéciales.

Art. 4 (Entraide administrative)

Cette disposition est nouvelle. Elle reprend des éléments figurant à l'article 3 et prévoit des renforcements notables. Ainsi, la collaboration initialement prévue entre autorités a été élargie à l'Aéroport international de Genève (AIG), ainsi qu'aux caisses de compensation dont l'office cantonal des assurances sociales (OCAS). Il est rappelé que la loi poursuit de nombreux intérêts publics dont la compétence relève d'autorités, respectivement d'entités distinctes. La disposition autorise des échanges mutuels de données. Il est précisé que la collaboration avec les caisses de compensation, essentielle pour vérifier le respect des prescriptions en matière

d'assurances sociales, s'appuiera en outre sur les dispositions figurant dans la loi fédérale concernant des mesures en matière de lutte contre le travail au noir, du 17 juin 2005. S'agissant des offreurs externes, le nouvel article reprend des éléments figurant à l'article 33, al. 2 de la loi actuellement en vigueur qui prévoit une collaboration avec l'autorité compétente du canton de provenance et élargit cette collaboration au pays de provenance, pour ce qui a trait notamment aux offreurs étrangers soumis à l'accord sur la libre circulation des personnes (ALCP).

Art. 5 (Définitions)

Cet article reprend les définitions figurant à l'article 4 de la loi actuellement en vigueur.

Art. 6 (Principes)

Les articles 6 à 17 du projet de loi régissent l'accès aux professions. Ils traitent des autorisations et immatriculations nécessaires, ainsi que du cas particulier des offreurs externes.

L'article 6 pose les règles générales en matière d'accès aux professions. L'**alinéa 1** stipule l'obligation d'obtenir au préalable une autorisation pour toutes les professions soumises au présent projet de loi, comme développé plus haut, sous point 2.1. Il est rappelé que ce système a l'avantage de permettre à l'autorité compétente de procéder à un contrôle systématique *a priori* des conditions d'accès, alors que le système d'annonce repose quant à lui sur la bonne foi présumée de l'administré et ne permet qu'un contrôle ponctuel *a posteriori*. Par ailleurs, le système de l'autorisation a également l'avantage de permettre un renforcement des mesures à l'encontre des contrevenants qui peuvent se voir retirer l'autorisation nécessaire à leur activité. Enfin, le régime de l'autorisation a également pour effet de constituer une garantie de fiabilité pour les clients ou employés concernés. L'**alinéa 2** stipule que les voitures utilisées pour le transport professionnel doivent en principe être immatriculées au moyen des numéros qui leur sont spécialement dédiés, lesquels facilitent notamment le contrôle de la police routière et des autres agents chargés de veiller à l'observation de la présente loi et de ses dispositions d'exécution. L'**alinéa 3** précise quant à lui que les autorisations et immatriculations sont délivrées moyennant respect des conditions d'octroi et sont strictement personnelles. Enfin, l'**alinéa 4** reprend l'obligation figurant à l'article 16 de la loi actuellement en vigueur et institue une obligation générale d'informer sans délai l'autorité compétente de tout changement affectant les conditions de délivrance des autorisations, respectivement

immatriculations. La clause précise en outre qu'un contrôle inopiné peut intervenir en tout temps.

Art. 7 (Carte professionnelle)

Les articles 7 à 9 du projet de loi concernent l'accès à la profession des chauffeurs de taxi et des chauffeurs de VTC. Ces dispositions reprennent la teneur des articles 5 à 7 de la loi actuellement en vigueur et introduisent des nouveautés.

Ainsi, l'**article 7, alinéa 2**, prévoit que la carte professionnelle de chauffeur est munie d'éléments de sécurité permettant d'éviter la création de fausses cartes, l'autorité compétente ayant en effet été confrontée à plusieurs falsifications. L'**alinéa 3**, relatif aux conditions de délivrance, a également été renforcé. Il exige à la **lettre c** que le requérant soit en possession d'un permis de conduire pendant au moins 3 ans consécutifs au moment du dépôt de la requête. Un retrait de permis pendant cette période ne doit en effet pas être toléré, le délai de 3 ans ayant pour but d'assurer une certaine expérience routière du chauffeur. S'agissant de la **lettre e**, relative aux décisions et condamnations incompatibles avec l'exercice de l'activité, le projet de loi propose de réduire la période durant laquelle ces décisions doivent être prises en compte à 3 ans au lieu de 5, pour ne pas restreindre de manière excessive l'accès à la profession aux personnes concernées. En pratique, il s'est en effet révélé délicat de refuser la délivrance de la carte professionnelle pour des condamnations prononcées 5 ans auparavant et concernant des infractions plus anciennes encore. Il est précisé que les infractions aux règles de la circulation ayant mené à un retrait de permis de conduire, ainsi que les infractions au droit pénal commun, en particulier celles contre la vie, l'intégrité corporelle, l'intégrité sexuelle ou le patrimoine, constituent des décisions et condamnations incompatibles avec l'exercice de l'activité. Enfin, le projet de loi prévoit d'introduire, à la **lettre g**, une nouvelle condition de délivrance permettant à l'autorité de procéder au contrôle du respect des prescriptions en matière d'assurances sociales. Cette nouvelle condition répond aux abus constatés en la matière. Elle exige du requérant qu'il soit à jour avec le paiement des cotisations sociales qui lui incombent, soit assuré ou affilié auprès d'une caisse de compensation, ou encore apporte la preuve qu'une demande d'affiliation est en cours. La possibilité de produire différents documents tient compte du fait que le requérant peut avoir un statut de dépendant, d'indépendant ou un statut indéterminé en attendant la décision d'affiliation. Bien que la situation du requérant puisse encore évoluer dans le temps, cette nouvelle condition permettra à l'autorité compétente d'exercer un premier contrôle, puis de vérifier ultérieurement un éventuel changement de

statut, notamment en collaboration avec les caisses de compensation. L'**alinéa 5** reprend la teneur de l'article 5, alinéa 4, actuellement en vigueur, lequel prévoit que la carte professionnelle est révoquée lorsque les conditions de délivrance ne sont plus remplies. Suite à la révocation, il reviendra au chauffeur de requérir, le cas échéant, une nouvelle carte professionnelle lorsqu'il réalisera à nouveau les conditions. L'**alinéa 6** est nouveau; il traite de la caducité, soit de la fin de la carte professionnelle de chauffeur. Celle-ci est prononcée par l'autorité lorsque l'activité du titulaire cesse autrement que par le décès.

Art. 8 (Diplômes et examens)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 6 actuellement en vigueur, étant précisé que les connaissances élémentaires de gestion ainsi que les compétences sociales en matière de communication ont été ajoutées aux matières des examens. Il est proposé de renoncer à mentionner les équivalences et dispenses d'examens qui seront traitées dans le règlement d'exécution, conformément aux règles prescrites par la loi fédérale sur le marché intérieur, du 6 octobre 1995 (LMI). Il est par ailleurs précisé que les examens seront à l'avenir sanctionnés au moyen d'un diplôme, afin notamment de pouvoir délivrer un titre favorisant l'employabilité de son titulaire.

Art. 9 (Organisation des examens)

L'article 9 du projet de loi correspond à l'article 7 actuellement en vigueur.

Art. 10 (Autorisation d'exploiter – entreprise de transport)

L'article 10 concerne l'autorisation d'exploiter une entreprise de transport. Cette disposition est totalement nouvelle, sous réserve de la reprise de la teneur de l'article 8, alinéa 2, actuellement en vigueur (domicile ou siège en Suisse). Comme mentionné plus haut sous point 2.1, l'obligation d'obtenir une autorisation garantira un meilleur contrôle des entreprises de transport. La disposition exige une inscription dans le registre du commerce et permettra de s'assurer que l'exploitant ait les compétences métiers, dispose, le cas échéant, d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse, n'ait pas fait l'objet dans les 3 ans précédant le dépôt de la requête de décisions ou condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession, et soit titulaire du diplôme de chauffeur. Les conditions susmentionnées correspondent aux conditions de délivrance de la carte professionnelle que l'exploitant d'une entreprise de transport doit avoir obtenue et qui, au moment de l'examen de la

requête en autorisation d'exploiter, font l'objet d'une nouvelle vérification. S'agissant de la protection sociale de ses employés, l'autorité compétente s'assurera que l'exploitant a déclaré l'ensemble de son personnel auprès d'une caisse de compensation et est à jour avec le paiement des cotisations sociales. Elle pourra ensuite vérifier à intervalles périodiques si ces obligations sont toujours respectées. L'exploitant doit en outre garantir la conformité de son activité aux obligations qui lui incombent. Enfin, la disposition prévoit que, lorsqu'une des conditions de délivrance fait défaut, l'autorité révoque l'autorisation d'exploiter. Elle prononcera sa caducité, en cas de cessation d'activité.

Art. 11 (Autorisation d'exploiter – entreprises de diffusion de courses)

A l'instar des entreprises de transport, une autorisation doit également être demandée pour pouvoir exercer en qualité de diffuseur de courses. L'article 11 en fixe les conditions. Sous réserve de la reprise de la teneur de l'article 9, alinéa 2, actuellement en vigueur (domicile ou siège en Suisse), cette disposition est également totalement nouvelle et a été introduite pour garantir un meilleur contrôle des entreprises de diffusion de courses. Contrairement aux entreprises de transport, il n'est pas exigé de l'exploitant qu'il soit titulaire d'une carte professionnelle, dans la mesure où son activité se borne à servir d'intermédiaire entre une offre et une demande de transport. Il doit en revanche être inscrit au registre du commerce, disposer, le cas échéant, d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse et garantir à ses employés la protection sociale qui leur revient. L'exploitant doit en outre garantir la conformité de son activité aux obligations qui lui incombent. Enfin, la disposition prévoit que lorsqu'une des conditions de délivrance fait défaut, l'autorité révoque l'autorisation d'exploiter. Elle prononcera sa caducité en cas de cessation d'activité.

Art. 12 (Immatriculation des taxis)

Cette disposition reprend la teneur des articles 10, alinéa 1, et 20, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur. Elle précise que les voitures de taxi sont immatriculées au moyen de numéros qui leur sont spécialement dédiés (numéro 1 et suivants) et précise que chaque immatriculation correspond à une AUADP.

Art. 13 (Autorisation d'usage accru du domaine public)

Cet article reprend la teneur des articles 10, alinéas 2 et 3, 11 et 12, de la loi actuellement en vigueur. Le dispositif a cependant été notablement renforcé, notamment pour favoriser la rotation des AUADP, comme

développé plus haut, au point 2.3. Les **alinéas 1 à 4** posent les principes applicables. Selon ces dispositions, les AUADP sont limitées en nombre et en durée, attribuées moyennant le respect des conditions de délivrance, selon des critères objectifs et non discriminatoires. L'alinéa 3 précise que les AUADP et les plaques d'immatriculation correspondantes sont par ailleurs strictement personnelles et intransmissibles. La « location de plaques d'immatriculation » est dès lors strictement interdite. La clause précise que seules les voitures de taxi munies de telles plaques peuvent être mises à la disposition de tiers aux conditions de l'article 27, alinéas 4 et 5, du projet de loi.

S'agissant des conditions de délivrance des AUADP, l'**alinéa 5** prévoit que la personne requérante doit être titulaire de la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport, et en réaliser toujours les conditions au moment de la requête. Cette précision permettra à l'autorité compétente de procéder à une nouvelle vérification des conditions de délivrance prévues, lesquelles comprennent également une vérification relative au respect des assurances sociales. Par ailleurs, le requérant doit s'être acquitté de la taxe annuelle pour l'année en cours. Cette précision est importante dans la mesure où nombre de titulaires d'AUADP ne règlent pas leur taxe annuelle. Enfin, comme déjà évoqué plus haut, sous point 2.3, § 3, l'AUADP n'est pas délivrée aux personnes qui commettent des infractions au présent projet de loi ou à ses dispositions d'exécution. Conformément à l'**alinéa 7**, les conditions susmentionnées doivent également être respectées lors des requêtes en renouvellement. Cet alinéa stipule en outre que les demandes doivent être déposées 3 mois avant l'échéance de l'AUADP, le non-respect dudit délai entraînant la caducité de l'AUADP comme spécifié infra. L'**alinéa 8** régit la révocation de l'AUADP. Celle-ci intervient lorsque l'une des conditions de sa délivrance n'est plus remplie, par exemple en cas de révocation ou de retrait de l'autorisation d'exploiter. Il est précisé que, s'agissant d'une entreprise de transport, la perte de l'autorisation d'exploiter peut entraîner la révocation de toutes les AUADP délivrées en sa qualité d'entreprise de transport. La révocation de l'AUADP est également prononcée lorsque son titulaire viole l'interdiction de « louer la plaque d'immatriculation » correspondante ou met à disposition d'un tiers son ou ses taxis en violation des conditions visées à l'article 27, alinéas 4 et 5, du présent projet de loi. Enfin, l'**alinéa 9** règle les cas de caducité, lesquels sont repris de l'article 12 de la loi actuellement en vigueur, et ont été complétés ou renforcés conformément au développement fait sous point 2.3. Les nouveaux cas de caducité concernent les **lettres b et d**, à savoir le dépôt tardif de la requête en renouvellement de l'AUADP et l'atteinte de la limite d'âge fixée à 75 ans révolus. Pour ce qui a trait à la durée de non-usage de l'AUADP visée

à la **lettre c**, non seulement celle-ci a été réduite, mais la clause précise également que l'exception concernant l'incapacité totale de travail ne fait obstacle à la caducité de l'AUADP que dans l'hypothèse d'une incapacité de travail provisoire. Dans l'hypothèse où l'incapacité est définitive, l'AUADP doit en effet pouvoir être réattribuée.

Art. 14 (Immatriculation des VTC)

L'alinéa 1 de cette disposition reprend la teneur de l'article 23, alinéa 1, 1^{re} phrase de la loi actuellement en vigueur, s'agissant des numéros qui sont spécialement dédiés aux VTC (actuellement numéros 96 000, 960 000, 961 000 et 962 000). **L'alinéa 2** est nouveau et constitue un renforcement supplémentaire. L'article 23, alinéa 2 de la loi actuellement en vigueur exige uniquement que le requérant n'ait pas : « à titre individuel ou comme exploitant d'entreprise, fait l'objet dans les 5 ans précédant la requête de décisions administratives ou de condamnations incompatibles avec l'exercice de la profession ». Le projet de loi propose quant à lui de soumettre l'immatriculation des VTC à la condition que le requérant soit titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur, respectivement d'une autorisation d'exploiter une entreprise de transport de VTC, et en réalise toujours les conditions. Cette exigence s'impose en effet dans la mesure où il s'agit de s'assurer que les personnes physiques ou morales détentrices des dites immatriculations disposent également des autorisations nécessaires pour en faire usage, soit en tant que chauffeur VTC, soit en tant qu'entreprise de transport de VTC. **L'alinéa 3** prévoit quant à lui que le dépôt de la plaque peut être ordonné lorsque ces conditions ne sont plus remplies. Enfin, **l'alinéa 4**, reprend la teneur de l'article 23, alinéa 3, de la loi actuellement en vigueur concernant la possibilité de limiter provisoirement le nombre d'immatriculations de VTC pour des motifs de police liés à l'ordre public.

Art. 15 (Disposition générale)

L'article 15 est nouveau, il rappelle notamment aux taxis étrangers et confédérés que l'usage des voies de bus, stations de taxis ou encore la faculté de s'arrêter sur la voie publique pour prendre en charge un client qui les aurait spontanément hélés leur est interdite et est réservé aux seuls titulaires d'une AUADP.

Art. 16 (Offreurs confédérés)

L'article 16 régit l'accès au marché des offreurs confédérés. La disposition proposée respecte le cadre imposé par la LMI. **L'alinéa 1** prévoit l'obligation pour les offreurs confédérés de se soumettre à une procédure de

reconnaissance lorsqu'ils entendent effectuer des courses intra-cantoniales, soit lorsque le lieu de prise en charge du client et son lieu de destination se situent à l'intérieur des frontières du canton. Il est précisé que la loi prévoit que cette obligation s'applique dès la première course intra-cantonale. Elle constitue de ce fait un renforcement par rapport au dispositif précédent. **L'alinéa 2** précise que la procédure de reconnaissance est simple, rapide et gratuite, comme l'exige la LMI. Enfin, **l'alinéa 3** reprend la teneur de l'article 13, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur pour ce qui a trait aux courses dites extra-cantoniales, soit celles dont le lieu de prise en charge ou de dépose des clients se situe en dehors des frontières cantonales. Pour ces courses, aucune démarche administrative n'est exigée.

Art. 17 (Offreurs étrangers)

L'**alinéa 1** de cette disposition reprend la teneur de l'article 14 de la loi actuellement en vigueur. Les alinéas 2 à 4 sont quant à eux nouveaux. Ainsi **l'alinéa 2** contient les prescriptions que les chauffeurs au bénéfice de l'accord sur la libre circulation des personnes, du 21 juin 1999, doivent au préalable respecter s'ils souhaitent offrir leurs services sur le territoire cantonal. Ils doivent à cet égard obtenir une attestation de leurs qualifications professionnelles et, le cas échéant, une attestation d'annonce au sens de la loi sur les travailleurs détachés, du 8 octobre 1999. **L'alinéa 3** précise que ces attestations doivent pouvoir être fournies en tout temps lors du détachement sur le territoire cantonal. Enfin, **l'alinéa 4** prévoit la possibilité pour le Conseil d'Etat de mettre en place une plateforme électronique susceptible de favoriser les contrôles, respectivement les moyens de preuves desdits offreurs.

Article 18 (Obligations relatives aux voitures)

Les articles 18 à 32 du projet de loi régissent l'exercice des professions (droits et obligations générales et spécifiques) et reprennent l'essentiel des dispositions figurant dans la loi actuellement en vigueur aux articles 15 à 30.

L'article 18 est une disposition générale. Elle reprend aux alinéas 1 et 3 les éléments figurant aux articles 17, alinéas 2, 4 et 5, 20, alinéa 1, lettre d, et 24, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur. Elle stipule à **l'alinéa 1** que les voitures destinées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences du droit fédéral et à celles de la présente loi. Elles doivent dès lors être immatriculées, équipées et utilisées conformément à leur catégorie et prévoir un système de paiement par carte bancaire. **L'alinéa 2** est nouveau, il permet à une voiture de taxi d'être utilisée en tant que VTC, moyennant le retrait de la bonbonne lumineuse, ainsi que du logo officiel. La

clause précise que durant le changement d'affectation, les droits et obligations spécifiques aux VTC sont applicables, à l'exclusion de ceux spécifiques aux taxis. L'**alinéa 3** constitue une reprise, il stipule que lors de l'utilisation des voitures, les principes généraux de la sécurité routière et de la conduite écologique doivent être appliqués. S'agissant de l'**alinéa 4**, il est nouveau et tient compte de l'évolution de la technologie. Il prévoit que le Conseil d'Etat peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation et d'un dispositif permettant d'imprimer des quittances. Il peut également créer un registre électronique central des quittances. Il est précisé que de telles modalités existent déjà dans d'autres pays. Leur mise en place permettrait à l'autorité compétente d'effectuer des contrôles efficaces et peu coûteux.

Art. 19 (Obligations vis-à-vis des clients)

Cet article réunit les obligations communes vis-à-vis des clients et reprend les éléments figurant aux articles 15, alinéa 2, 17, alinéas 1, 3 et 5, 21, alinéas 3 et 4, 24, 25, alinéa 4, et 29, alinéas 3 et 4, de la loi actuellement en vigueur. Il dispose notamment que tout chauffeur a un devoir de courtoisie à l'égard des clients et doit, sur demande, rendre visible sa carte professionnelle. Les courses doivent par ailleurs pouvoir être réglées par tout moyen de paiement usuel, et une quittance doit spontanément être émise, puis remise au client. Les entreprises de transport et les chauffeurs indépendants doivent en outre en conserver une copie et tenir un journal des montants encaissés. Enfin, la disposition rappelle que l'exercice d'activités de taxis et de VTC doit être aménagé de telle sorte que les obligations de chacune de ces catégories puissent être respectées et ne créer aucune confusion pour les clients.

Art. 20 (Usage du domaine public)

Les articles 20 à 23 régissent les droits et obligations spécifiques aux taxis. L'article 20 reprend la teneur de l'article 19 de la loi actuellement en vigueur et définit l'étendue du droit d'usage accru du domaine public constituant le privilège des taxis. Selon cette disposition, le droit d'usage accru du domaine public comprend notamment l'utilisation des voies de bus portant le marquage TAXI, la faculté de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients et sur la voie publique pour prendre en charge un client le hélant dans la rue.

Art. 21 (Obligations relatives aux voitures)

Cet article reprend la teneur des articles 20, alinéas 1 et 3, et 21, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur. Il dispose que tout taxi en service doit être équipé d'un compteur horokilométrique, d'une enseigne lumineuse « Taxi » et d'un logo officiel le distinguant de toute autre voiture destinée au transport professionnel de personnes.

Art. 22 (Prix des courses)

Cette disposition prévoit une refonte importante du système des prix des courses des taxis. Il est rappelé que, contrairement à ceux des VTC, les prix des taxis sont plafonnés par l'Etat, ce qui n'exclut pas en soi un certain dynamisme et la possibilité pour les taxis de pratiquer des prix attractifs leur permettant de faire face à la concurrence des VTC. Il s'avère toutefois qu'une fois leur taximètre paramétré au tarif maximal, les chauffeurs s'y tiennent pour la grande majorité de leurs courses. Quant aux prix à forfait, ils ne sont actuellement prévus que pour les trajets débordant des frontières cantonales. Le présent projet de loi prévoit de changer cette situation et d'accorder aux taxis la possibilité de fixer des prix forfaitaires attractifs également pour les courses effectuées à l'intérieur des frontières cantonales. Pour le surplus, l'article 22 reprend la teneur des articles 18, alinéas 1 et 3 à 5, et 20, alinéa 1, lettre a, de la loi actuellement en vigueur.

L'**alinéa 1** reprend ainsi le principe selon lequel le prix des courses des taxis est fixé par le compteur horokilométrique ou par un système équivalent et que le canton constitue une seule zone tarifaire. Le présent projet de loi modifie toutefois légèrement cette règle en prévoyant une exception pour la commune de Céligny. Enfin, comme mentionné ci-dessus, la disposition prévoit des innovations. Elle institue des prix forfaitaires au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales, ainsi que la possibilité de fixer le prix de la course par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'entreprise de transport pour tout trajet effectué à l'intérieur des frontières cantonales ou débordant de ces dernières. L'**alinéa 1** stipule par ailleurs qu'il appartient au client de choisir entre ces différentes modalités. L'**alinéa 2** précise quant à lui qu'indépendamment des modalités choisies le prix de la course ne peut en aucun cas excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique, ce dernier devant rester enclenché lors de toute course. L'**alinéa 3** traite quant à lui du dispositif alternatif au compteur horokilométrique. Enfin, l'**alinéa 4** renvoie au règlement pour ce qui a trait aux montants maximaux, ainsi qu'aux lieux de départ et zones de destination des courses forfaitaires.

Art. 23 (Obligations vis-à-vis des clients)

Cette disposition reprend la teneur des articles 18, alinéas 1 et 2, et 21, alinéa 2, de la loi actuellement en vigueur. Elle stipule qu'en principe les taxis doivent accepter toutes les courses et emprunter l'itinéraire le plus avantageux.

Art. 24 (Usage du domaine public)

Les articles 24 à 26 régissent les droits et obligations spécifiques aux VTC.

L'article 24 reprend la teneur de l'article 22 de la loi actuellement en vigueur qu'il complète et précise. L'**alinéa 1** rappelle que les VTC ne bénéficient d'aucun droit d'usage accru du domaine public, ce dernier étant exclusivement réservé aux taxis, et dispose dès lors que les VTC ne peuvent ni s'arrêter sur la voie publique pour prendre en charge un client qui les aurait spontanément hélées, ni stationner sur le domaine public dans l'attente de recevoir une course, ni circuler dans cette même attente. A noter que la faculté du Conseil d'Etat d'accorder aux VTC, à titre exceptionnel et temporaire, un droit d'usage accru du domaine public n'a pas été reprise dans le présent projet de loi. L'**alinéa 2** précise que les VTC ne peuvent effectuer que des courses sur commande ou réservation préalable et doivent, en tout temps, pouvoir justifier d'une telle commande ou réservation. Enfin, l'**alinéa 3** permet, au Conseil d'Etat, si nécessaire, de fixer un délai minimum entre la commande et la course, afin de garantir le respect de l'alinéa 2 et, partant, une concurrence loyale entre VTC et taxis.

Art. 25 (Obligations relatives aux voitures)

L'article 25 reprend la teneur de l'article 23, alinéa 1, 2^e phrase, de la loi actuellement en vigueur. Il dispose que les VTC ne peuvent être ni équipées de caractéristiques créant une confusion avec les taxis, ni munies de signes distinctifs susceptibles de provoquer du « hélage » sur la voie publique de la part de clients.

Art. 26 (Prix des courses des VTC)

Cette disposition reprend le principe énoncé à l'article 18, alinéa 6, lettre a, de la loi actuellement en vigueur. Elle stipule que les prix des courses des VTC sont fixés librement et par entente préalable entre le client et le chauffeur, respectivement entre le client et l'exploitant d'une entreprise de transport, et précise que l'accord sur le prix doit intervenir avant la course et

ne peut ultérieurement plus être modifié unilatéralement. Cette précision est nécessaire pour protéger les clients. En effet, il a été observé que les prix préalablement convenus étaient parfois modifiés à la hausse, notamment au motif que la demande de transport aurait entretemps augmenté et entraînerait une augmentation correspondante du prix. Pour les mêmes motifs de protection, la pratique consistant à fixer un prix annoncé dans une fourchette est également banni. Le projet de loi prévoit en outre de supprimer pour les VTC l'usage du compteur horokilométrique mentionné à l'article 18, alinéa 6, lettre b, de la loi actuellement en vigueur. En effet, une distinction entre taxis et VTC sur cet aspect est nécessaire.

Art. 27 (Obligations générales)

Les articles 27 à 29 régissent les droits et obligations spécifiques aux entreprises de transport.

L'article 27, **alinéas 1 à 3**, reprend la teneur de l'article 25, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur, laquelle a été reformulée et précisée, afin de tenir compte du fait qu'une entreprise de transport au sens de la LTVTC peut revêtir deux réalités distinctes, selon que l'activité s'inscrit dans la définition figurant à l'article 5, lettre c, *ab initio* ou *in fine*. En effet, à teneur de cette disposition, est une « entreprise de transport » une entreprise offrant des services de transport et occupant à cette fin des chauffeurs (art. 5, lettre c, *ab initio*), mais également une entreprise mettant uniquement à disposition des voitures de taxi ou de VTC destinées au transport professionnel de personnes (art. 5, lettre c, *in fine*).

Les **alinéas 4 à 6** réglementent la mise à disposition de voitures de taxi qui doit être encadrée pour éviter les abus exposés sous point 2.3. Selon ces nouvelles clauses, la mise à disposition doit être annoncée auprès de l'autorité compétente, faire l'objet d'un contrat écrit et n'est autorisée qu'à condition que la contreprestation ne procure pas un rendement excessif (al. 4). En outre, le titulaire d'une seule AUADP ne peut mettre son taxi qu'à la disposition d'un seul chauffeur communément appelé « doubleur », ce dernier devant également être annoncé auprès de l'autorité compétente (al. 5). Enfin, la clause prévoit que le Conseil d'Etat est notamment habilité à fixer le contenu de l'annonce et les critères d'un rendement excessif par voie réglementaire (al. 6). Ces prescriptions supplémentaires sont nécessaires pour éviter tout risque d'abus et garantir la mise en œuvre du dispositif.

Art. 28 (Obligations vis-à-vis du personnel)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 25, alinéas 2 et 3, de la loi actuellement en vigueur. Elle exige des entreprises de transport le respect de

la convention collective de travail (CCT) ou du contrat-type de travail (CTT) en vigueur, ainsi que le respect des conditions de travail et prestations sociales en usage dans leur secteur d'activité. La clause précise que le département peut demander en tout temps la signature de l'engagement correspondant auprès du service de l'inspection du travail. Les employés visés par cette disposition sont le personnel technique et administratif et, s'agissant des entreprises de transport offrant des services de transport à proprement parler, les chauffeurs de ces dernières.

Art. 29 (Tenue d'un registre)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 26 de la loi actuellement en vigueur et la reformule, afin de tenir compte du fait qu'une entreprise de transport peut revêtir, comme évoqué plus haut, deux réalités distinctes, selon qu'elle offre des services de transport ou se borne à louer des voitures destinées au transport professionnel de personnes (taxis ou VTC). Enfin, il est précisé que l'**alinéa 2** renforce la disposition actuellement en vigueur. Il prévoit une obligation annuelle de transmettre une copie du registre à l'autorité compétente, déclenchant un contrôle régulier. L'entreprise de transport peut par ailleurs être tenue de transmettre une telle copie en tout temps et devoir y joindre les pièces justificatives requises.

Art. 30 (Obligations générales)

Les articles 30 à 32 régissent les droits et obligations spécifiques aux diffuseurs de courses.

L'article 30 reprend la teneur des articles 27 et 29, alinéas 1 et 2, de la loi actuellement en vigueur. Il stipule notamment que l'attribution des courses à des chauffeurs ou entreprises de transport, qui ne sont pas au bénéfice des autorisations nécessaires à l'exercice de leur profession ou qui utilisent des voitures ne répondant pas aux exigences prescrites pour le transport professionnel de personnes, est strictement interdite.

Art. 31 (Obligations vis-à-vis du personnel)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 28 de la loi actuellement en vigueur, laquelle prévoit que les diffuseurs de courses respectent les conditions de travail et prestations sociales en usage dans leur secteur d'activité, et que le département peut leur demander en tout temps de signer l'engagement correspondant auprès du service de l'inspection du travail. L'**alinéa 1** du présent projet de loi prévoit toutefois un renforcement. Il reprend la prescription figurant à l'article 25, alinéa 2, de la loi actuellement

en vigueur relatif au respect des CCT et CTT en vigueur. Il n'y a en effet pas de motifs objectifs pour soustraire les diffuseurs de courses à cette obligation, quand bien même il n'existe actuellement ni CCT ni CTT pour le personnel technique et administratif susceptible de travailler pour ces dernières.

Art. 32 (Tenue d'un registre)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 30 actuellement en vigueur. Elle prévoit que le diffuseur de courses doit tenir à jour un registre contenant les informations utiles relatives aux personnes physiques et morales avec lesquelles il collabore, ainsi qu'aux voitures utilisées par ces dernières. Ce registre doit en effet permettre de vérifier que le diffuseur de courses respecte les obligations visées à l'article 30 du présent projet de loi. L'**alinéa 2** renforce toutefois cette disposition. Il prévoit une obligation annuelle de transmettre une copie du registre à l'autorité compétente, déclenchant ainsi un contrôle régulier. Le diffuseur de courses peut par ailleurs être tenu de transmettre une telle copie en tout temps et devoir y joindre les pièces justificatives requises.

Art. 33 (Prescriptions autonomes)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 31 de la loi actuellement en vigueur, laquelle énumère les domaines dans lesquels l'Aéroport international de Genève (AIG) peut adopter des prescriptions autonomes, afin de réguler l'accès des taxis et des VTC à son périmètre. A ce titre, l'AIG peut notamment fixer des critères d'exclusion temporaire ou définitive de la « zone réservée » aux taxis, respectivement de la zone de prise en charge pour les VTC. Cette faculté a été élargie dans le présent projet de loi à l'**alinéa 2, lettre e**, respectivement à l'**alinéa 3, lettre f**, à tout le périmètre aéroportuaire. Par ailleurs, la liste des compétences a également été élargie à l'**alinéa 2, lettre d**, respectivement à l'**alinéa 3, lettre e**, ce qui permet à l'AIG d'interdire aux chauffeurs l'accès à la zone de prise en charge des clients lorsqu'il apparaît que les chauffeurs ne respectent pas leurs obligations. Enfin, l'expérience démontre que le Conseil d'Etat doit conserver un droit de regard sur la réglementation que l'AIG met en place. Le présent projet de loi prévoit dès lors un nouvel **alinéa 4** stipulant que le règlement sur les conditions d'accès au périmètre de l'AIG n'est valable qu'après son approbation par le Conseil d'Etat. Il s'avère en effet que l'AIG est non seulement le centre névralgique du transport de personnes à Genève, mais également le centre de nombreux conflits entre les taxis et les VTC qui desservent l'AIG. Un point d'achoppement récurrent est le fait que les VTC ne se conforment pas au principe selon lequel elles ne peuvent être sollicitées

que sur commande et réservation préalable, et procèdent dans le périmètre aéroportuaire au maraudage de clients au détriment des taxis. Un autre point de discordance est le fait que les VTC prennent en charge leurs clients non pas dans l'espace qui leur est réservé contre paiement, mais en tous lieux, alors que les taxis n'ont quant à eux pas d'autre choix que de payer la taxe d'accès à l'espace qui leur est dédié.

Art. 34 (Consultation et participation des milieux professionnels)

Cette disposition est nouvelle. Il est en effet apparu nécessaire d'entretenir le dialogue avec les milieux professionnels pour permettre une meilleure appréhension de cette profession, particulièrement difficile à réguler. C'est d'ailleurs ce que le DSES a entrepris, de manière informelle, depuis l'été 2018, non seulement dans le cadre de l'établissement du bilan d'impact figurant en annexe, mais également pour éviter des troubles et mouvements sociaux indésirables.

Cette nouvelle disposition prévoit que les représentants désignés par les milieux professionnels concernés (chauffeurs de taxi ou de VTC et entreprises de transport ou de diffusion de courses) puissent être consultés et formuler des propositions à l'attention des autorités. Les milieux professionnels devront toutefois s'associer et prévoir des modalités d'organisation, afin d'être représentatifs et constituer des interlocuteurs valables. La disposition constitue dès lors également une incitation à la mise en place de structures favorisant le dialogue avec l'autorité.

Art. 35 (Émoluments)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 32 de la loi actuellement en vigueur. Elle précise que des émoluments peuvent être prélevés pour le traitement des requêtes, la délivrance des autorisations et des immatriculations, ainsi que pour les contrôles.

Art. 36 (Taxe annuelle)

Cet article reprend la teneur de l'article 11A de la loi actuellement en vigueur. Il stipule que l'autorisation d'usage accru du domaine public, soit l'AUADP, est accordée en contrepartie d'une taxe annuelle de 1 400 francs au plus. L'**alinéa 1** a toutefois été renforcé pour pallier les difficultés rencontrées en pratique. Il précise que le paiement de la taxe est dû même en cas de dépôt (volontaire ou contraint) de la plaque d'immatriculation correspondante, sous réserve de révocation, retrait ou caducité de l'AUADP.

Art. 37 (Obligation de collaborer)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 34 actuellement en vigueur, lequel stipule que les personnes physiques et morales soumises à la loi et à son règlement d'exécution doivent collaborer lors des contrôles. Elles doivent notamment répondre aux demandes de renseignements, fournir les pièces nécessaires et permettre l'inspection des véhicules. Comme mentionné sous point 2.2, §2, un nouvel **alinéa 3** exige en outre des entreprises de transport et de diffusion de courses l'accès à leurs locaux.

Art. 38 (Constats d'infraction)

Cette disposition reprend partiellement la teneur de l'article 35, alinéa 1, de la loi actuellement en vigueur, et stipule que la police routière, ainsi que tout autre agent ayant mandat de veiller à l'observation de la loi et de ses dispositions d'exécution peuvent dresser des constats d'infractions.

Art. 39 (Traitement des données personnelles)

Cette disposition est nouvelle. Elle institue une base légale formelle pour le traitement des données sensibles nécessaires à la mise en œuvre du présent projet de loi. Ce formalisme est prévu à l'article 35 de la loi sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des données personnelles, du 5 octobre 2001 (LIPAD), et s'impose en raison de la révision de la Convention du Conseil de l'Europe STE 108 et des modifications importantes du droit européen relatif à la protection des données (règlement européen de protection des données – RGPD).

Art. 40 (Dispositions pénales)

Cette disposition reprend partiellement la teneur de l'article 38 de la loi actuellement en vigueur. La fixation du montant de l'amende tient compte des dispositions générales du droit pénal et ne prévoit plus un régime spécial. Il est rappelé qu'en vertu de l'article 11 de la loi d'application du code pénal suisse et d'autres lois fédérales en matière pénale, du 27 août 2009, le service des contraventions est compétent pour poursuivre et juger les amendes pénales. Les autorités visées à l'article 38 procèdent quant à elles aux contrôles et enquêtes préliminaires en la matière.

Art. 41 (Mesures administratives)

Cet article reprend la teneur des mesures figurant aux dispositions 36 et 37 de la loi actuellement en vigueur. Les possibilités de cumul entre mesures et dispositions pénales sont également reprises. Il est rappelé que ces

dispositions prévoient notamment la possibilité d'interrompre une course illicite et d'interdire une activité illicite jusqu'au rétablissement du droit. Cette dernière mesure a toutefois été renforcée par les **alinéas 4 et 5**, qui stipulent qu'en cas de récidive ou si la contrevenante ne rétablit pas la situation dans un délai de 6 mois, l'autorité prononce le retrait de l'autorisation d'exploiter et impose un délai de carence d'une année pendant lequel l'exploitant d'entreprise ne pourra pas solliciter une nouvelle autorisation. S'agissant des mesures de suspension et de retrait des AUADP et des cartes professionnelles, elles ont également été renforcées aux **alinéas 6 et 7**. Comme mentionné sous point 2.2, §5, les planchers desdites mesures ont été augmentés et les plafonds diminués, permettant ainsi à l'autorité compétente de sanctionner les contrevenants plus sévèrement tout en garantissant le principe de proportionnalité. L'**alinéa 8** quant à lui introduit de nouvelles circonstances aggravantes. Enfin, l'**alinéa 10** stipule que l'intervention de la police routière peut être sollicitée, lorsque le contrevenant ne s'exécute pas, notamment lorsqu'il omet de déposer auprès de l'autorité compétente les plaques d'immatriculation qui ont fait l'objet d'un retrait.

Art. 42 (Prescription)

Cette disposition reprend la teneur de l'article 38, alinéa 6, de la loi actuellement en vigueur et l'étend aux mesures administratives.

Art. 43 (Dispositions d'application)

Cette clause reprend la teneur de l'article 39 actuellement en vigueur qui stipule que le Conseil d'Etat édicte les dispositions réglementaires d'exécution.

Art. 44 (Clause abrogatoire)

Cet article abroge la LTVTC actuellement en vigueur, le présent projet de loi constituant une révision totale.

Art. 45 (Entrée en vigueur)

L'article 45 dispose que la date d'entrée en vigueur de la loi est fixée par le Conseil d'Etat. Ce dernier veillera à ce que le règlement d'exécution du présent projet de loi puisse entrer en vigueur simultanément pour garantir une bonne application du nouveau dispositif.

Art. 46 (Dispositions transitoires)

Cette disposition règle le droit transitoire. L'**alinéa 1** prévoit l'application du nouveau droit aux procédures en cours visant à la délivrance des autorisations et immatriculations prévues au chapitre II du présent projet de loi. Les **alinéas 2 et 3** stipulent quant à eux que les cartes professionnelles délivrées en application de la loi actuellement en vigueur restent valables et que les chauffeurs ayant réussi leurs examens sous l'égide de cette loi peuvent solliciter la délivrance du diplôme correspondant s'ils le souhaitent. L'**alinéa 4** accorde aux exploitants d'entreprise de transport une année dès l'entrée en vigueur de la loi pour requérir l'autorisation concernée. Ce délai tient compte du fait que l'exploitant doit au préalable obtenir une carte professionnelle, soit se présenter aux examens et réussir ces derniers. L'**alinéa 5** prévoit, s'agissant des exploitants d'entreprises de diffusion de courses, une durée réduite de 6 mois, ces derniers ne devant pas produire de carte professionnelle pour obtenir l'autorisation d'exploiter concernée. Les **alinéas 6 et 7** stipulent que les AUADP et immatriculations de taxis et de VTC, délivrées en application de la loi actuellement en vigueur, demeurent valables après l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

4. Incidences financières

Le présent projet de loi n'a pas d'incidences financières. Il est rappelé qu'il s'agit de la refonte d'une loi existante dont la mise en œuvre fait d'ores et déjà l'objet d'un financement adéquat.

5. Conclusion

Les différentes lois successives qui ont été adoptées dans ce secteur ont eu pour objectif de réguler et d'encadrer de manière toujours plus efficace le transport professionnel individuel de personnes. Tel est également le cas du présent projet de loi.

Les modifications et renforcements proposés ont pour but de garantir aux acteurs concernés une situation de concurrence loyale indispensable à l'ordre public et à la liberté économique.

Enfin, s'agissant du client, le présent projet de loi doit lui permettre de pouvoir compter sur un service de qualité à un prix économiquement acceptable.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet*
- 2) *Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016*
- 3) *Rapport du Conseil d'Etat sur le bilan intermédiaire de la LTVTC, déposé en parallèle au présent projet de loi (RD XXX)*