Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
2P.83/2005 /fzc

Arrêt du 26 janvier 2006
IIe Cour de droit public

Composition
MM. et Mme les Juges Merkli, Président,
Betschart, Hungerbühler, Wurzburger, Müller,
Yersin et Fonjallaz.
Greffier: M. Dubey.

Parties
X._____,
recourant, représenté par Me Jean-Pierre Garbade, avocat,

contre

République et canton de Genève,
rue de l'Hôtel-de-Ville 2, case postale 3970,
1211 Genève 3, représenté par le Grand Conseil,

Objet
art. 8 al. 1, 9, 10 al. 2, 13, 22 al. 3, 27 al. 2 et
49 al. 1 Cst.,

(loi sur les taxis et limousines),

recours de droit public contre la loi genevoise du 21 janvier 2005 sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de
voitures automobiles).

Faits:
A.
Le 21 janvier 2005, le Grand Conseil de la République et canton de Genève a adopté la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (Loi sur les taxis et limousines; LTaxis/GE, RSGE H 1 30), publiée dans la Feuille d'Avis Officielle du canton de Genève du mercredi 2 février 2005 pour permettre l'exercice du droit de referendum.

Cette loi comprend notamment les dispositions suivantes:

"Art. 10 al. 1 let. c et al. 2 Autorisation d'exploiter un taxi de service privé
1 L'autorisation d'exploiter un taxi de service privé est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :
c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
2 L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeables; elle est strictement liée à l'immatriculation.
Art. 11 al. 1 let. d et al. 2 Autorisation d'exploiter un taxi de service public en qualité d'indépendant
1 L'autorisation d'exploiter un taxi de service public est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :

d) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
2 L'autorisation ne permet l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeables; elle est strictement liée à l'immatriculation.
Art. 14 al. 1 let. c Autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant
1 L'autorisation d'exploiter une limousine en qualité d'indépendant est strictement personnelle et intransmissible; elle est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle :
c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
Art. 22 al. 8 Annulation des permis de service public
8 Le montant compensatoire d'annulation d'un permis de service public n'est pas dû en cas de révocation en vertu de l'article 31 ou de retrait de l'autorisation d'exploiter en vertu des articles 46 ou 47.
Art. 23 al. 6 Usage des permis de service public
6 En cas de violation des dispositions des alinéas 1 à 5, le permis de service public est annulé sans droit au versement du montant compensatoire et l'autorisation d'exploiter est révoquée. Si la violation est le fait d'une entreprise titulaire de plusieurs permis de service public, tous les permis de service public sont annulés et l'autorisation d'exploiter révoquée. Si le titulaire prouve que l'exploitation des autres véhicules l'a été en respect des articles 40 ou 41, seul le permis de service public dont il a été fait un usage abusif est annulé.
Art. 34 al. 3 et 4 Obligations des chauffeurs
3 Sont affichés à la vue des passagers, les tarifs pratiqués par le taxi, le prix de la course, la mention de l'obligation faite au chauffeur de remettre d'office une quittance, le numéro d'immatriculation du taxi, la désignation de l'entreprise si elle est détentrice du véhicule ainsi que le numéro d'appel téléphonique général ou, le cas échéant, de la centrale d'ordres de course ou de l'entreprise. Le département détermine quelles autres informations, notamment relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou aux sièges pour enfants, doivent être obligatoirement affichées à la vue des passagers.
4 Les chauffeurs remettent d'office à leur client, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, une quittance comportant, outre le prix, le numéro d'immatriculation du véhicule, l'adresse et le numéro d'appel téléphonique de la centrale ou de l'entreprise à laquelle le véhicule appartient ou un numéro de téléphone personnel si le chauffeur est indépendant et sans centrale. Ils conservent une copie de la quittance.
Art. 38 al. 2 à 5 Véhicules
2 Les taxis de service public sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant de :
a) limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (OTR 2);
b) indiquer si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint;
c) indiquer le tarif dont le taxi fait usage.
3 Les taxis de service public sont identifiables des autres véhicules servant au transport professionnel de personnes par une couleur unique et des signes distinctifs agréés par le département. Les autres véhicules servant au transport professionnel de personnes ne peuvent porter cette couleur ni leurs signes distinctifs.
4 Les taxis de service privé sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une désignation comprenant le terme « taxi » de manière à éviter toute confusion du public avec les taxis de service public et les limousines. Ils comportent également des témoins lumineux offrant les mêmes fonctions que les enseignes lumineuses des taxis de service public, visibles de l'extérieur du véhicule. Les équipements sont agréés par le département.
5 Les limousines agréées sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et par l'apposition d'un autre signe distinctif; elles ne comportent aucune désignation pouvant créer une confusion avec les taxis.
Art. 39 al.1 Obligations particulières
1 Les taxis doivent accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton.
Art. 42 al. 1 et 3 Définition des tarifs
1 Les tarifs des taxis sont déterminés selon l'enregistrement du compteur horokilométrique, calculé dans les limites maximales imposées par le Conseil d'Etat.
3 Le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire.
Art. 46 al. 2 Suspension et retrait de la carte professionnelle de chauffeur

2 [...]Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 11 entraîne celle du permis de service public, sans droit à l'indemnité de l'article 22, alinéa 3.
Art. 47 al. 5 Suspension et retrait de la carte professionnelle de dirigeant d'une entreprise
5 Le retrait de l'autorisation d'exploiter délivrée en vertu de l'article 12 entraîne celle des permis de service public, sans droit au montant compensatoire de l'article 22, alinéa 3.
Art. 48 al. 2 Commission de discipline
2 Le Conseil d'Etat fixe les conditions de représentation des milieux professionnels et nomme les membres de la commission.
Art. 50 al. 2 Commission consultative
2 Le Conseil d'Etat fixe les conditions de représentation des milieux professionnels et nomme les membres de la commission."
B.
Aucune demande de referendum n'ayant été présentée, le Conseil d'Etat a promulgué la loi en cause le 23 mars 2005 et, par arrêté du 4 mai 2005, fixé son entrée en vigueur au 15 mai 2005.
Le même jour est également entré en vigueur le règlement d'exécution de la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 4 mai 2005 (Règlement sur les taxis et limousines; RTaxis/GE; RSGE H 1 30.01).
C.
X._____ exerce la profession de chauffeur de taxi dans le canton de Genève depuis 1995. Depuis 1998, il est autorisé à y exploiter un taxi à "bonbonne jaune" lui conférant le droit de stationner sur la voie publique. Depuis 2001, il est détenteur de la carte professionnelle de chauffeur indépendant et conduit une Nissan break de couleur vert foncé métallisé mise en circulation en 1998.
D.
Agissant par la voie du recours de droit public, X._____ demande au Tribunal fédéral, sous suite de frais et dépens, d'annuler la loi genevoise sur les taxis et limousines du 21 janvier 2005 dans son ensemble, subsidiairement d'annuler uniquement les art. 10 al. 1 let. c, 11 al. 1 let. d et 14 al. 1 let. c, les art. 10 al. 2 et 11 al. 2, 2ème phrase ("elle est strictement liée à l'immatriculation"), l'art. 34 al. 3 ("obligation faite au chauffeur de remettre d'office une quittance"), l'art. 34 al. 4, l'art. 38 al. 2 à 5, l'art. 39 al. 1, l'art. 42 al. 1, l'art. 42 al. 3, l'art. 22 al. 8, l'art. 23 al. 6, les art. 46 al. 2 et 47 al. 2, fin de la deuxième phrase ("sans droit à l'indemnité de l'art. 22, al. 3"), l'art. 48 al. 2 ainsi que l'art. 50 al. 2 de dite loi. Il invoque la violation des art. 8 al. 1, 9, 10 al. 2, 13, 22 al. 3, 27 al. 2, 49 al. 1 et 94 Cst.

Le Grand Conseil genevois conclut au rejet du recours dans la mesure où il est recevable.

Lors d'un second échange d'écritures, les parties ont confirmé leurs conclusions respectives.
E.
Par ordonnance du 13 avril 2005, le Président de la IIe Cour de droit public a rejeté la demande d'effet suspensif déposée par X._____.

Le Tribunal fédéral considère en droit:
1.
1.1 La législation genevoise ne prévoyant aucune voie de droit cantonal permettant d'examiner la constitutionnalité des actes législatifs, le présent recours respecte l'exigence de l'épuisement des moyens de droit cantonal au sens de l'art. 86 OJ.
1.2 D'après l'art. 89 al. 1 OJ, l'acte de recours doit être déposé devant le Tribunal fédéral dans les trente jours dès la communication, selon le droit cantonal, de l'arrêté ou de la décision attaqués. Lorsqu'il s'agit d'un arrêté soumis au référendum facultatif - comme en l'espèce - et que le référendum n'est pas utilisé, le délai de trente jours commence à courir au moment où l'autorité compétente donne officiellement connaissance du fait que l'arrêté est promulgué pour être exécutoire dans tout le canton (SJ 1998 p. 473 consid. 1a et la jurisprudence citée). La loi sur les taxis a été publiée à deux reprises dans la Feuille d'Avis Officielle du canton de Genève, d'abord le 2 février 2005, ensuite, après l'expiration du délai référendaire, le 30 mars 2005. Posté le 3 mars 2005, le présent recours a donc été déposé en temps utile.
1.3 Selon la jurisprudence relative à l'art. 88 OJ, la qualité pour former un recours de droit public contre un

acte normatif cantonal appartient à toute personne dont les intérêts juridiquement protégés sont effectivement ou pourraient un jour être touchés par l'acte attaqué. Une simple atteinte virtuelle suffit, pourvu qu'il y ait un minimum de vraisemblance que le recourant puisse un jour se voir appliquer les dispositions prétendument inconstitutionnelles (ATF 130 I 306 consid. 1 p. 309, 26 consid. 1.2.1 p. 29-30 et la jurisprudence citée). En sa qualité de chauffeur de taxi détenteur d'un permis de conduire des voitures automobiles affectées au transport professionnel de personnes (catégorie D1) et d'une carte professionnelle de chauffeur indépendant délivrée par le Département de justice et police et des transports du canton de Genève, le recourant est touché par chacune des dispositions de la loi sur les taxis et limousines dont il demande expressément l'annulation. Bien que disposant de l'autorisation d'exploiter un taxi du service public, il pourrait être amené à l'avenir à exploiter un taxi du service privé ou une limousine, le cumul étant autorisé par l'art. 9 al. 2 LTaxis. Il a donc en principe qualité pour recourir.
1.4 En vertu de l'art. 90 al. 1 lettre b OJ, l'acte de recours doit, à peine d'irrecevabilité, contenir un exposé succinct des droits constitutionnels ou des principes juridiques violés et préciser en quoi consiste la violation. Lorsqu'il est saisi d'un recours de droit public, le Tribunal fédéral n'a donc pas à vérifier de lui-même si la loi cantonale entreprise est en tous points conforme au droit et à l'équité. Il n'examine que les griefs d'ordre constitutionnel invoqués et suffisamment motivés dans l'acte de recours. Le recourant ne saurait se contenter de soulever de vagues griefs ou de renvoyer aux actes cantonaux (ATF 130 I 258 consid. 1.3 p. 261, 26 consid. 2.1 p. 31). En outre, dans un recours pour arbitraire fondé sur l'art. 9 Cst. (cf. art. 4 aCst.), l'intéressé ne peut se contenter de critiquer l'arrêt attaqué comme il le ferait dans une procédure d'appel où l'autorité de recours peut revoir librement l'application du droit. Il doit préciser en quoi cet arrêt serait arbitraire, ne reposerait sur aucun motif sérieux et objectif, apparaîtrait insoutenable ou heurterait gravement le sens de la justice (ATF 128 I 295 consid. 7a p. 312; 125 I 492 consid. 1b p. 495 et la jurisprudence citée).

A titre principal, le recourant demande l'annulation de la loi sur les taxis dans son ensemble sans indiquer dans quelle mesure il s'en prend à chacune de ses dispositions. Il ne démontre pas non plus que l'annulation de telle ou telle disposition attaquée priverait la loi de sens dans son ensemble. Insuffisamment motivée, cette conclusion est irrecevable.
1.5 Appelé à statuer sur un recours de droit public dirigé contre un arrêté de portée générale, le Tribunal fédéral examine librement la conformité de cet arrêté au droit constitutionnel fédéral ou cantonal. Il n'annule toutefois les dispositions attaquées que si elles ne se prêtent à aucune interprétation conforme au droit constitutionnel ou si en raison des circonstances, leur teneur fait craindre avec une certaine vraisemblance qu'elles soient interprétées de façon contraire à la Constitution (ATF 125 I 369 consid. 2; 119 Ia 321 consid. 4, 348 consid. 1d). Dans la procédure dite de contrôle abstrait des normes, il est en effet rarement possible de prévoir d'emblée tous les effets de l'application d'un texte légal, même si, par sa précision, celui-ci n'offre guère de marge d'appréciation à l'autorité chargée de l'appliquer. Si une norme semble compatible avec la Constitution, au regard des circonstances ordinaires que le législateur devait considérer, le juge constitutionnel ne l'annulera pas pour le seul motif qu'on ne peut exclure absolument l'éventualité de son application inconstitutionnelle à des cas particuliers. Il ne le fera que si la perspective d'un contrôle concret ultérieur n'offre pas de garanties suffisantes aux
destinataires de la norme litigieuse. Le rejet du grief d'inconstitutionnalité invoqué dans le cadre du contrôle direct d'une norme n'empêche en effet pas le recourant de soulever à nouveau ce grief contre la même disposition à l'occasion de son application à un cas d'espèce. L'arrêt rendu au terme de la procédure de contrôle abstrait ne bénéficie, dans cette mesure, que d'une autorité relative de la chose jugée. Le législateur n'en a pas moins pour devoir d'adopter une réglementation à même de prévenir, autant que possible, la violation ultérieure des droits fondamentaux. Il doit ainsi prendre en considération les conditions dans lesquelles la règle qu'il édicte sera appliquée et, en particulier, la qualité des organes chargés de cette application. Cela étant, le juge constitutionnel ne saurait laisser subsister une norme dont la teneur permet de craindre, avec une certaine vraisemblance et au vu des circonstances, qu'elle ne soit interprétée à l'avenir contrairement à la Constitution (ATF 119 Ia 321 consid. 4 et les arrêts cités).

C'est à la lumière de ces principes qu'il convient d'examiner les griefs du recourant.
2.
Le recourant invoque la violation de la liberté personnelle, de sa sphère privée, de la liberté économique, de

la garantie de propriété, du droit à l'égalité, de l'interdiction de l'arbitraire ainsi que de la primauté du droit fédéral.
2.1 En vertu de l'art. 10 al. 2 Cst., tout être humain a droit à la liberté personnelle, notamment à l'intégrité physique et psychique et à sa liberté de mouvement. Expression particulière de la protection de la liberté personnelle, la protection de la sphère privée, de la vie privée et du domicile, qui fait aujourd'hui l'objet de l'art. 13 Cst., vise à assurer le développement sans ingérences extérieures, de la personnalité de chaque individu dans les relations avec ses semblables. Le droit au respect de la vie privée protège l'identité, les relations sociales et les comportements intimes de chaque personne physique, l'honneur et la réputation, ainsi que notamment toutes les informations relatives à une personne qui ne sont pas accessibles au public (art. 13 al. 2 Cst.), en particulier les informations relatives aux dossiers de procédures civiles, pénales ou administratives, qui porteraient atteinte à sa considération sociale (Andreas Auer/Giorgio Malinverni/Michel Hottelier, Droit constitutionnel suisse, Berne 2000, vol. II, n°307 ss, p. 155 ss; Jean-François Aubert/Pascal Mahon, Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, Schulthess 2003, ad art. 13 Cst.; Jörg-Paul Müller, Grundrechte in der Schweiz, Berne 1999, p. 49). Le Tribunal fédéral a jugé que la publication dans la feuille officielle d'un canton, du nom d'un débiteur qui a fait l'objet d'une saisie infructueuse portait atteinte à la liberté personnelle dans la mesure où elle affectait la réputation sociale de cette personne ainsi que de ses proches, sans qu'elle puisse se justifier par un intérêt public prépondérant. Elle était en outre disproportionnée par rapport au régime des sanctions pénales dont la publication ne pouvait être ordonnée que sous les conditions de l'art. 61 CPS (ATF 107 Ia 52 consid. 3c-d p. 57 s.).
2.2 Selon l'art. 26 al. 1 Cst., la propriété est garantie. L'art. 26 al. 2 Cst. pose le principe de la pleine indemnisation en cas d'expropriation ou de mesure équivalente. Dans sa fonction individuelle, la garantie de la propriété protège les droits patrimoniaux concrets du propriétaire: celui de conserver sa propriété, d'en jouir et de l'aliéner. Elle porte non seulement sur des biens mobiliers et immobiliers au sens du code civil, mais aussi sur des droits réels restreints, des créances issues de droits contractuels, des droits de propriété intellectuelle, des "droits acquis" des citoyens contre l'Etat. La propriété n'est pas l'expression d'une faculté innée de la personne humaine. Elle constitue un lien entre la personne et une chose ou un droit. Ce lien doit d'abord être "construit" et prévu par l'ordre juridique (A. Auer/G. Malinverni/M. Hottelier, Droit constitutionnel suisse, vol. II, Berne 2000 n°707 ss, p. 364 s.; J.-F. Aubert/ P. Mahon, Petit commentaire de la Constitution fédérale suisse de la Confédération suisse, Schulthess 2003, n°4 ad art. 26 Cst., note 9, p. 223).
2.3 La liberté économique, garantie par l'art. 27 Cst., protège toute activité économique privée, exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu, telle que l'activité de chauffeur de taxi indépendant, même si cette activité implique un usage accru du domaine public (arrêt du Tribunal fédéral 2P. 167/1999 du 25 mai 2005 in: SJ 2001 I p. 65 ATF 121 I 129 consid. 3b p. 131; 108 Ia 135 consid. 3 p. 136). Cet usage accru du domaine public peut cependant être réglementé par l'Etat; le législateur cantonal peut ainsi limiter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis et déterminer le cercle des bénéficiaires de ces emplacements. Indépendamment de l'usage accru du domaine public, l'Etat peut soumettre l'exercice de la profession de chauffeur de taxi à l'obtention d'une autorisation pour lui permettre d'exercer un contrôle efficace de cette branche d'activité économique qui, par sa fonction et son importance, se rapproche d'un service public. Une telle exigence ne viole pas l'art. 27 Cst. mais constitue une mesure justifiée par l'intérêt public (arrêt 2P.56/2002 du 18 juin 2002 consid. 3.1; arrêt du Tribunal fédéral 2P. 167/1999 du 25 mai 2000 in: SJ 2001 I p. 65; ATF 99 Ia 394 consid. 2 et
3 p. 397 ss). Les normes créées à cette fin et leur mise en oeuvre doivent respecter le principe de la proportionnalité (cf. art. 5 al. 2 et 36 al. 3 Cst.).

Selon le principe de l'égalité de traitement entre personnes appartenant à la même branche économique découlant de l'art. 27 Cst. (qui a à cet égard la même portée que l'art. 31 aCst., cf. Message du Conseil fédéral du 20 novembre 1996 relatif à une nouvelle Constitution fédérale, in FF 1997 I p. 1 ss, p. 176-178 et 298), sont interdites les mesures qui causent une distorsion de la compétition entre concurrents directs, c'est-à-dire celles qui ne sont pas neutres sur le plan de la concurrence (ATF 130 I 26 consid. 6.3.3.1 p. 53). On entend par concurrents directs les membres de la même branche qui s'adressent avec les mêmes offres au même public pour satisfaire les mêmes besoins. A cet égard, l'art. 27 Cst. (comme auparavant l'art. 31 aCst.) offre une protection plus étendue que celle de l'art. 8 Cst. (art. 4 aCst.; sur cette notion cf. ATF 129 I 113 consid. 5.1 p. 125 et la jurisprudence citée). L'égalité de traitement entre concurrents n'est cependant pas absolue et autorise des

différences, à condition que celles-ci reposent sur une base légale, qu'elles répondent à des critères objectifs et résultent du système lui-même; il est seulement exigé que les inégalités ainsi instaurées soient réduites au minimum nécessaire pour
atteindre le but d'intérêt public poursuivi (ATF 125 I 431 consid. 4b/aa p. 435-436 et la jurisprudence citée).

Dans un arrêt du 6 septembre 2004, Le Tribunal fédéral avait constaté que, contrairement à l'art. 27 Cst. qui figure dans le chapitre concernant les droits fondamentaux du citoyen, l'art. 94 al. 1 Cst. est inscrit dans la section 7 "Economie" du chapitre 2 "Compétences" qui fixe les buts que doivent promouvoir les pouvoirs publics. Sous réserve d'exceptions, il ne confère pas de droit au citoyen, de sorte que l'argumentation du recourant est irrecevable sur ce point (arrêt 2P.134/2003 du 6 septembre 2004, consid. 5.2; contra David Hofmann, La liberté économique suisse face au droit européen, Berne 2005, p. 80 ss, 100, qui résume la jurisprudence et la doctrine et considère que l'art. 94 al. 4 Cst. confère un droit constitutionnel justiciable par la voie du recours de droit public). Il n'est pas nécessaire d'examiner la controverse en l'espèce dès lors que les griefs du recourant peuvent être examinés en l'espèce à la seule lumière des art. 27 et 36 Cst., la loi attaquée n'instituant pas un monopole.
Conformément à l'art. 36 al. 1 Cst., toute restriction d'un droit fondamental doit être fondée sur une base légale; les restrictions graves doivent être prévues par une loi; les cas de danger sérieux, direct et imminent sont réservés. Toute restriction d'un droit fondamental doit être justifiée par un intérêt public ou par la protection d'un droit fondamental d'autrui (art. 36 al. 2 Cst.) et proportionnée au but visé (art. 36 al. 3 Cst.).

Les restrictions à la liberté économique peuvent prendre la forme de prescriptions cantonales instaurant des mesures de police, des mesures de politique sociale ainsi que des mesures dictées par la réalisation d'autres intérêts publics (ATF 125 I 322 consid. 3a p. 326; Andreas Auer/Giorgio Malinverni/Michel Hottelier, op. cit., no 684 ss, p. 351). Sont en revanche prohibées les mesures de politique économique ou de protection d'une profession qui entravent la libre concurrence en vue de favoriser certaines branches professionnelles ou certaines formes d'exploitation (ATF 125 I 209 consid. 10a p. 221, 322 consid. 3a p. 326 et la jurisprudence citée).
2.4 L'art. 49 al. 1 Cst. fait obstacle à l'adoption ou à l'application de règles cantonales qui éludent des prescriptions de droit fédéral ou qui en contredisent le sens ou l'esprit, notamment par leur but ou par les moyens qu'elles mettent en oeuvre, ou qui empiètent sur des matières que le législateur fédéral a réglementées de façon exhaustive (ATF 130 I 82 consid. 2.2 p. 86/87, 128 I 295 consid. 3b p. 299; 127 I 60 consid. 4a p. 68 et les arrêts cités; Ulrich Häfelin/Walter Haller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, Die neue Bundesverfassung, 6e éd., Zurich 2005, n. 1185 à 1187). L'existence ou l'absence d'une législation fédérale exhaustive constitue donc le critère principal pour déterminer s'il y a conflit avec une règle cantonale. Il faut toutefois souligner que, même si la législation fédérale est considérée comme exhaustive dans un domaine donné, une loi cantonale peut subsister dans le même domaine si la preuve est rapportée qu'elle poursuit un autre but que celui recherché par la mesure fédérale (Andreas Auer/Giorgio Malinverni/Michel Hottelier, Droit constitutionnel suisse, vol. I, Berne 2000, n. 1031, p. 364). Cela a conduit le Tribunal fédéral à considérer par exemple que, dans la mesure où une loi cantonale
renforçait l'efficacité de la réglementation fédérale, le principe de la force dérogatoire n'était pas violé (ATF 91 I 17 consid. 5 p. 21 ss). En outre, même si, en raison du caractère exhaustif de la législation fédérale, le canton ne peut plus légiférer dans une matière, il n'est pas toujours privé de toute possibilité d'action (ZBl 96/1995 p. 457, 1P.574/1993, consid. 6). Ce n'est que lorsque la législation fédérale exclut toute réglementation dans un domaine particulier que le canton perd toute compétence pour adopter des dispositions complétives, quand bien même celles-ci ne contrediraient pas le droit fédéral ou seraient même en accord avec celui-ci (cf. ATF 130 I 82 consid. 2.2 p. 86/87, 128 I 295 consid. 3b p. 299; Häfelin/Haller, op. cit., n. 1185; Peter Saladin, in: Commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 29 mai 1874, Bâle/Berne/Zurich, 1987-1996, vol. IV, n. 25 ad art. 2 disp. trans. Cst.).
3.
3.1 Le canton de Genève a adopté la loi du 21 janvier 2005 sur les taxis et limousines pour remédier à "une dégradation de la qualité des services de taxis, quand bien même il avait mis en oeuvre divers moyens pour contrôler la profession et lutter contre les infractions ou les abus tels que le phénomène de location de plaques" (Exposé des motifs à l'appui de la loi, p. 33). Cette dégradation était notamment attribuée à un étranglement des exploitants avec permis de stationnement, la loi se montrant très restrictive et contraignante à leur égard, et

à un accroissement du nombre de taxis sans droit de stationnement, dont les activités n'étaient quasiment pas réglementées.
En élargissant son champ d'application à l'ensemble du transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles légers (art. 2 et 3 LTaxis), la nouvelle loi a par conséquent pour objectifs notamment de tarir la source de l'augmentation incessante des taxis sans permis de stationnement, de définir un cadre plus strict et moins permissif à leur égard, d'offrir un meilleur accès aux taxis avec permis de stationnement en permettant une rotation plus naturelle entre les exploitants, d'intégrer au régime légal les autres transporteurs de personnes, de mieux définir les compétences réciproques ainsi que les droits et obligations des taxis et des limousines, de mettre l'ensemble de la profession dans un cadre plus strict comprenant de meilleurs et plus clairs outils à disposition de l'autorité administrative (Exposé des motifs à l'appui du projet de loi du 16 mars 2004, p. 33 ss, en particulier 55 ss). Ces buts ont été inscrits à l'art. 1 LTaxis.
Ainsi la loi sur les taxis et limousines sépare les autorisations d'exercer la profession (art. 5 ss LTaxis) de celle d'exploiter un service de transport de personnes (art. 9 ss LTaxis) et, à la différence de la loi sur le service des taxis du 26 mars 1999, autorise l'exploitation d'un tel service par une personne morale (art. 16 LTaxis). L'art. 9 al. 1 LTaxis prévoit plusieurs types d'autorisations. Pour les indépendants, elle distingue l'autorisation d'exploiter un taxi de service privé, celle d'exploiter un taxi de service public et celle d'exploiter une limousine, une même personne n'étant en principe pas habilitée à se voir délivrer plus d'une autorisation. L'art. 9 al. 2 LTaxis autorise néanmoins le cumul de certaines autorisations, en particulier celle d'exploiter un taxi de service public ou privé avec celle d'exploiter une limousine. Les autorisations d'exploiter à titre d'indépendant une limousine, un taxi de service public et de service privé sont notamment soumises à la preuve de la solvabilité du titulaire (art. 10 al. 1 lettre c, 11 al. 1 lettre d 14 al. 1 lettre c LTaxis), ne permettent l'exploitation que d'un seul véhicule, le cas échéant de deux véhicules avec un jeu de plaques interchangeables; les autorisations
sont strictement personnelles, intransmissibles et liées à l'immatriculation (art. 10, 11 et 14 LTaxis).
3.2 S'agissant des taxis du service public, l'art. 20 LTaxis permet d'en limiter le nombre. La loi leur confère un droit d'usage accru du domaine public pour le stationnement, pour les voies réservées aux transports publics ainsi que pour les voies à circulation restreinte (art. 19 al. 2 LTaxis). Sous réserve de dispositions transitoires, l'autorisation est délivrée contre le paiement d'une taxe unique de 60'000 fr. pour l'instant mais au maximum de 200'000 fr. (art. 21 al. 6 RTaxis) destinée à améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis (art. 21, 22 et 58 LTaxis). Ce montant est restitué à concurrence de 40'000 fr. au moins (art. 21 al. 6 LTaxis) au moment de l'annulation du permis, sauf en cas de retrait ou de sanctions administratives (art. 22 al. 8, 23 al. 6, 46 et 47 LTaxis). Les véhicules du service public doivent revêtir une couleur jaune unique et des signes distinctifs tels qu'une bande en damier (art. 38 LTaxis et 63 RTaxis). Ils doivent répondre aux exigences d'équipement du droit fédéral (c'est-à-dire doivent être équipés d'un tachygraphe au sens de l'art. 100 de l'Ordonnance du Conseil fédéral du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises
pour les véhicules routiers; OETV; RS 741.41); ils doivent en outre être équipés d'un compteur horokilométrique (cf. art. 42 al. 1 LTaxis; communément nommé taximètre: cf. art. 70 RTaxis) pour le calcul du prix de la course. Ces compteurs permettent aussi de savoir si le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale est observé; ils sont reliés à des lumières sur le toit qui permettent d'indiquer si le taxi est libre, si le temps maximum de travail journalier est atteint et le tarif (jour ou nuit et jours fériés; cf art. 69 RTaxis) dont le taxi fait usage (art. 38 al. 2 LTaxis). Les conducteurs doivent en principe accepter toutes les courses (art. 39 al. 1 LTaxis) et sont soumis à une zone tarifaire unique (art. 42 al. 1 LTaxis et 68 et 69 RTaxis).
3.3 Le nombre des taxis du service privé n'est pas limité. Ils ne paient aucune taxe comparable à la taxe unique des taxis du service public; ils ne sont en revanche pas autorisés à faire un usage accru du domaine public (art. 19 al. 1 LTaxis). La tolérance dont ils bénéficiaient à cet égard sous l'ancienne loi de 1999 est abolie (Exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 81), sous réserve d'exceptions autorisées par le Conseil d'Etat (art. 19 al. 5 LTaxis). Comme les taxis du service public, ils doivent répondre aux exigences d'équipement du droit fédéral (c'est-à-dire, un tachygraphe) et doivent être équipés d'un compteur horokilométrique reliés à des lumières dont les fonctions sont identiques à celles des taxis de service public, celles-ci n'étant pas installées sur le toit du véhicule mais à l'intérieur et visibles de l'extérieur (art. 62 RTaxis). A l'inverse des taxis de service public, ils n'ont pas l'obligation d'accepter toutes les courses mais sont aussi soumis à une zone tarifaire unique et à des tarifs identiques à ceux des taxis du service public (art. 42 LTaxis et 68 et 69 RTaxis). Ils ne peuvent porter ni la couleur jaune ni les signes distinctifs des taxis de service public (art. 38 al. 3 LTaxis).

3.4 Le nombre des limousines n'est pas limité. Elles ne sont pas non plus autorisées à faire un usage accru du domaine public (art. 19 al. 1 LTaxis), sous réserve d'exceptions autorisées par le Conseil d'Etat (art. 19 al. 5 LTaxis). Les limousines répondent aux exigences du droit fédéral; elles sont donc équipées d'un tachygraphe. En revanche, elles ne sont caractérisées que par un numéro d'immatriculation spécialement réservé et par l'apposition d'un signe distinctif (vignette) ne créant pas de confusion avec les taxis (art. 64 et 65 RTaxis).
3.5 Il résulte de ce qui précède que la loi sur les taxis et les limousines met en place un ensemble de mesures contraignantes, plus particulièrement pour les taxis du service public. Le Tribunal fédéral examine librement si une mesure répond à un intérêt public suffisant et satisfait au principe de la proportionnalité (ATF 130 I 65 consid. 3.3 p. 68 et les références citées). Comme toutes les restrictions dont le recourant demande l'annulation reposent sur des dispositions contenues dans une loi cantonale au sens formel, la condition de la base légale formelle au sens de l'art. 36 Cst., au demeurant non litigieuse, est par conséquent réalisée.
4. Condition de solvabilité
4.1 Invoquant les art. 27 et 36 Cst., le recourant s'en prend aux art. 10 al. 1 let. c, 11 al. 1 let. d et 14 al. let. c LTaxis qui soumettent la délivrance de l'autorisation d'exploiter un taxi de service privé, un taxi de service public en qualité d'indépendant et une limousine en qualité d'indépendant à la condition que l'intéressé "justifie de sa solvabilité". En revanche, il ne met pas en cause les art. 12 et 13 al. 1 respectivement let. c et b LTaxis qui exigent une telle justification des entreprises de taxis ou de centrales d'ordres.

L'art. 5 RTaxis précise que la solvabilité est examinée sur la base d'un relevé des Offices des poursuites et des faillites (al. 1) et que la condition n'est plus remplie lorsqu'il existe des poursuites en rapport avec l'activité professionnelle dans le transport de personnes et qu'elles ont abouti à une saisie infructueuse ou à des actes de défaut de biens après faillite (al. 2).
Selon le recourant, une telle exigence - destinée à protéger les employés - ne se justifierait pas s'agissant d'un chauffeur de taxi indépendant. Rien ne l'empêcherait, même endetté, d'exercer sa profession à satisfaction de la clientèle au regard des obligations de la loi dès lors que, n'étant pas inscrit au registre du commerce, il ne risquerait pas la faillite. En outre, l'insolvabilité aurait pour conséquence la révocation de l'autorisation d'exploiter prévue par l'art. 31 LTaxis et partant la privation du montant compensatoire d'annulation d'un permis de service public en vertu de l'art. 22 al. 8 LTaxis, ce qui serait disproportionné. Enfin, le contrôle annuel de l'état du véhicule prévu par la législation fédérale et le tachygraphe dont résulterait le prix de la course seraient des mesures suffisantes.

De son côté, l'intimé observe que l'état d'entretien des véhicules, parfois négligé même sous l'angle de la sécurité, les abus dans l'emploi de chauffeurs salariés et dans la perception du prix de la course justifieraient cette mesure empêchant les chauffeurs de taxis respectivement les entreprises de taxis insolvables de continuer à exercer au détriment de la clientèle et de leurs employés. Au demeurant, la condition de solvabilité ne figurerait qu'au nombre des conditions exigées pour la délivrance de l'autorisation d'exploiter des art. 10 à 14 LTaxis, ce qui permettrait au recourant, le cas échéant, de continuer à exercer sa profession comme chauffeur de taxi ou de limousine employé ou comme chauffeur de taxi indépendant au service d'une entreprise en tant que fermier (art. 41 LTaxis). Enfin, les conséquences d'une révocation pour insolvabilité ne porteraient aucune atteinte aux droits financiers du recourant.
4.2 Dans la mesure où elles ne sont pas de nature appellatoire les critiques du recourant doivent être rejetées. En particulier le recourant n'expose pas en quoi l'exigence de solvabilité dont le but est d'assurer l'usage de véhicules dûment entretenus et d'écarter les risques d'abus évidents d'exploitants financièrement aux abois au détriment de la clientèle, ne répond pas aux intérêts publics de sécurité, de moralité et de loyauté dans les transactions commerciales. Il n'expose pas non plus en quoi la liberté économique dont il se prévaut serait violée sous cet angle s'agissant du montant compensatoire de l'art. 22 al. 3 LTaxis (cf. consid. 1.4).

Sur le fond, comme les chauffeurs de taxis ou de limousines insolvables ne sont pas privés d'exercer leur profession à titre d'employés, leur situation financière n'est pas aussi gravement menacée que le prétend le recourant et l'exigence de solvabilité n'apparaît pas disproportionnée vu les buts d'intérêt public poursuivis par le Grand Conseil. Le recourant affirme également à tort que la condition de solvabilité ferait double emploi avec les contrôles techniques des véhicules imposés par la législation fédérale, car ceux-ci ne représentent qu'un aspect de la sécurité dans les rapports avec la clientèle. La protection de la loyauté dans les transactions

commerciales - qui est mieux garantie lorsque le chauffeur est solvable - ne saurait être assurée par les seules indications résultant du tachygraphe. Il est en effet unanimement admis dans la profession qu'il est possible d'effectuer des courses sans brancher le compteur horokilométrique (taximètre), évidemment au détriment de la protection des consommateurs (Exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 50).

Par conséquent, ce grief, mal fondé, doit être rejeté dans la mesure où il est recevable.
5. Délivrance d'office de la quittance
5.1 Invoquant les art. 27 et 36 Cst., le recourant s'en prend à l'art. 34 al. 3 et 4 LTaxis qui exige des chauffeurs qu'ils remettent d'office à leur client, chaque fois qu'ils encaissent le prix d'une course, une quittance comportant notamment le prix et les données permettant de l'identifier, qu'ils affichent cette obligation et conservent le double de la quittance. Le contrôle du prix de la course serait selon lui déjà garanti par le compteur horokilométrique (taximètre) et l'obligation, contestée par ailleurs, d'équiper les taxis de témoins lumineux indiquant si le taximètre est enclenché. Même d'intérêt public, l'obligation d'établir une quittance serait disproportionnée en ce que le chauffeur devrait tenir continuellement un carnet de quittances avec papier carbone, ce qui aurait pour effet de rallonger le temps de travail et constituerait le cas échéant une entrave à la circulation. A son avis, il suffirait que le chauffeur soit "tenu de proposer d'office une quittance", d'autant que la délivrance d'une quittance indiquant le montant payé ne permettrait pas de contrôler le respect du tarif maximal qui dépendrait de deux facteurs non mentionnés sur la quittance, à savoir la durée de la course et la distance parcourue.

L'intimé relève que la dégradation des prestations des services de taxis résultaient aussi de nombreux abus sur le prix de la course, le chauffeur ne respectant pas le type de tarif (de jour ou de nuit/dimanche et jours fériés) ou ne respectant pas le tarif maximal imposé. Seul le système de la quittance permettrait d'effectuer les contrôles nécessaires pour vérifier si le chauffeur a respecté ses obligations tarifaires et offrirait à la clientèle la sécurité nécessaire pour qu'elle puisse identifier le taxi.
5.2 Il est vrai que si le contrôle par un tiers, a posteriori, est certes limité en l'absence de précisions sur la durée et la distance de la course, celui immédiat du client reste possible et il est facilité par l'obligation de remise d'office d'une quittance. Par conséquent, telle qu'elle est formulée dans la loi en cause, l'exigence de remettre d'office une quittance est propre à atteindre le but, voulu par le Grand Conseil, de contrôler les prix et de garantir le droit du consommateur de formuler des réclamations. Au surplus, le recourant exagère les difficultés pratiques, les quittances peuvent être préimprimées pour toutes les données constantes sur un papier dont le verso assure l'établissement d'un double. Enfin, le recourant ne saurait se plaindre sérieusement de l'obligation de conserver un double des quittances délivrées d'office, dans la mesure où d'autres législations notamment fiscales connaissent des obligations pratiquement équivalentes.

En conséquence, la liberté économique du recourant n'est pas violée sur ce point.
6. Compteur horokilométrique et témoins lumineux

Invoquant l'art. 49 al. 1 Cst., le recourant s'en prend à l'art. 38 al. 2 LTaxis qui prévoit que les taxis de service public sont équipés en permanence d'un compteur horokilométrique et d'une enseigne lumineuse « taxi », fixée sur le toit du véhicule et comportant des témoins lumineux agréés par le département, permettant a) de limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (OTR 2), b) d'indiquer si le taxi est libre ou occupé, et si le temps maximum de travail journalier est atteint, c) d'indiquer le tarif dont le taxi fait usage. Il s'en prend également à l'art. 38 al. 4 LTaxis qui impose une obligation similaire pour les taxis de service privé.
A son avis, la réglementation de la durée du travail et de repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles et les moyens de contrôle de cette réglementation sont de la compétence exclusive de la Confédération en application de l'art. 82 al. 1 Cst., de l'art. 56 al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) et de l'art. 14 de l'ordonnance du 6 mai 1981 du Conseil fédéral sur la durée de travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2; RS 822.222), qui règlent ce domaine de manière exhaustive. Cette argumentation est dirigée uniquement contre l'art. 38 al. 2 let. a LTaxis et 38 al. 4 LTaxis en ce qu'il renvoie aux prescriptions de la lettre a de l'al. 2.

Le Grand Conseil est d'avis que les cantons ont gardé une compétence parallèle sur ce point.
6.1 Selon l'art. 82 al. 1 Cst., la Confédération légifère sur la circulation routière. Cet article donne une compétence législative globale à la Confédération qui est concrétisée par la loi fédérale sur la circulation routière (Message du Conseil fédéral du 20 novembre 1996 relatif à une nouvelle constitution fédérale; FF 1997 I p. 1 ss p. 262; Jean-François Aubert/Pascal Mahon, Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, Schulthess 2003, n°4 ss ad art. 82 Cst., p. 656).

L'art. 56 al. 1 LCR donne au Conseil fédéral la compétence de régler la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, d'assurer aux conducteurs un repos quotidien suffisant ainsi que des jours de congé, de telle manière que les exigences auxquelles ils sont soumis ne soient pas plus grandes que celles que prévoient les dispositions légales régissant des activités semblables et de veiller à ce que l'observation de ces prescriptions fasse l'objet d'un contrôle efficace. A cet effet, le Conseil fédéral a notamment édicté l'OTR 2, soulignant à l'attention des Chambres fédérales que les dispositions réglant la durée du travail et du repos ont en premier lieu pour but d'assurer la sécurité de la circulation sur route, en empêchant le surmenage des conducteurs (Message du 4 décembre 1933 concernant l'ordonnance [RO 50, 293 ss]sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, FF 1933 II 835 ss; ATF 88 I 289, p. 292). Elles ont pour but d'assurer non seulement la sécurité du chauffeur mais également celle de ses passagers ainsi que celle des autres usagers de la voie publique (ATF 91 I 62 consid. 4 p. 66).
L'art. 14 OTR 2 n'énumère pas de manière exhaustive les moyens de contrôler si la durée du travail, de la conduite et du repos a été observée, puisqu'il permet notamment de se fonder sur les indications enregistrées par le tachygraphe. L'art. 25 al. 1 OTR 2 donne la possibilité aux cantons d'édicter pour les chauffeurs de taxis qui exercent leur activité dans des agglomérations urbaines des prescriptions dérogeant à une dizaine d'articles de l'OTR 2; en particulier ils peuvent prescrire que les conducteurs de taxis devront remplir, au lieu du livret de travail, des cartes de contrôle qui contiennent les principales indications prévues pour le livret (art. 25 al. 4 OTR 2). Ces réglementations particulières doivent recevoir l'approbation de la Confédération, en particulier sous l'angle de l'efficacité du contrôle (art. 25 al. 2 OTR 2). Dans ces conditions, bien que, selon l'art. 106 al. 3 LCR, la compétence des cantons d'édicter des dispositions complémentaires paraît en principe exclue en ce qui concerne les véhicules automobiles, les cycles, les tramways et les chemins de fer, le Conseil fédéral a néanmoins délégué aux cantons une partie de sa compétence législative en matière de taxi. Par conséquent, le droit fédéral n'étant pas
exhaustif sur ce point, les cantons ont la faculté de prendre des mesures qui poursuivent le même but que le droit fédéral et en renforcent l'application.
6.2 En l'espèce, en exigeant des taxis qu'ils soient équipés en permanence d'un compteur horokilométrique permettant de limiter le temps de travail selon les durées autorisées par la législation fédérale (art. 38 al. 2 lettre a et al. 4 LTaxis), le Grand Conseil a pour but de "permettre un meilleur contrôle, tant entre chauffeurs eux-mêmes que par la police" (Exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 93), pour remédier au "constat que de nombreux chauffeurs ne respectent pas les durées de travail et de repos selon l'OTR 2, certains chauffeurs travaillant jusqu'à quinze heures par jour ou plus sans être inquiétés" (cf. exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 37). Par conséquent, ce faisant, le Grand Conseil ne viole pas l'art. 49 Cst. Le grief est rejeté.

Au surplus, le recourant ne précisant pas en quoi les autres dispositions des art. 38 al. 2 et 4 LTaxis seraient contraires au principe de primauté du droit fédéral, ses conclusions tendant à leur annulation totale pour ce motif sont irrecevables.
6.3 Le recourant tient également les art. 38 al. 2 et 4 LTaxis pour contraires à sa liberté économique, dans la mesure où le système horokilométrique envisagé risque de coûter très cher en raison de la complexité de la réglementation du temps de travail des chauffeurs professionnels. Insuffisamment motivé en ce qu'il n'indique pas précisément en quoi la liberté économique serait atteinte par une telle mesure, ce grief est irrecevable (cf. consid. 1.4 ci-dessus).
7.
7.1 Invoquant l'art. 10 Cst., le recourant demande l'annulation des art. 38 al. 2 et 4 ainsi que 42 al. 1 LTaxis en ce qu'ils imposent aux taxis de service public et privé l'installation d'un témoin lumineux qui permette d'indiquer si le temps maximum de travail journalier est atteint. A son avis, ces dispositions constitueraient une atteinte à sa liberté personnelle dans la mesure où elles impliquent une mise à l'index publique des chauffeurs

qui n'auraient pas respecté la réglementation sur le temps de travail et de repos.

Le Grand Conseil rétorque que le recourant ne saurait se prévaloir du droit à la violation de la législation fédérale sur le temps de travail pour faire admettre une atteinte à sa liberté personnelle.
7.2 Il est vrai que le dispositif litigieux signale à quiconque qu'un chauffeur de taxi a outrepassé les limites du temps de travail autorisé. En cela, il porte une restriction à la liberté personnelle du recourant. Toutefois, en cherchant à rendre plus efficace le contrôle des prescriptions sur la durée du travail et du repos des chauffeurs professionnels, pareille mesure de surveillance poursuit clairement un but d'intérêt public, celui d'assurer la sécurité sur la voie publique. Il est en outre dans l'intérêt des clients potentiels et des autres usagers de la route de pouvoir reconnaître immédiatement s'ils ont affaire à un chauffeur en forme ou à un chauffeur exténué. Cet intérêt particulier ajouté à celui général de la sécurité sur la voie publique relègue au second plan l'intérêt privé du recourant à ne pas être exposé au blâme de la société.

La mesure attaquée respecte en outre le principe de proportionnalité. En effet, le recourant qui respecte les prescriptions légales, ne court aucun risque d'être remarqué. En revanche, s'il les transgresse, la transgression est simplement mise en évidence, pour une durée limitée, rendant ainsi psychologiquement plus difficile l'adoption d'un comportement illégal. L'usage du témoin lumineux, plus précisément son enclenchement en cas de dépassement du temps de travail journalier autorisé, ne constitue pas encore une sanction. Une sanction éventuelle devra faire l'objet d'une procédure séparée, qui implique nécessairement une instruction plus précise destinée à établir, le cas échéant, la commission d'une infraction. Enfin, un tel dispositif répond à la constatation bien établie que bon nombres de chauffeurs de taxis genevois ne respectent pas les durées de travail et de repos du droit fédéral sans être inquiétés (cf. exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 37), les contrôles a posteriori étant inefficaces et prenant beaucoup de temps. Le témoin lumineux facilite l'exécution des dispositions légales sur la durée du temps de travail et du repos obligatoire, dont le respect est immédiatement visible, et rend possible un
certain contrôle par le public. En ce sens on ne voit pas qu'une mesure moins incisive puisse conduire au résultat escompté par le législateur genevois.

Par conséquent, l'exigence d'un témoin lumineux visible de l'extérieur du véhicule qui indique si le temps maximum de travail journalier est atteint est conforme à l'art. 10 Cst. Le grief du recourant est rejeté.

Au surplus, le recourant ne précisant pas en quoi les autres dispositions des art. 38 al. 2 et 4 LTaxis seraient contraires à sa liberté personnelle, ses conclusions tendant à leur annulation totale pour ce motif sont irrecevables.
8. Signes permanents et couleur unique
8.1 Invoquant les art. 8 et 27 Cst. ainsi que 10 Cst., le recourant conteste la constitutionnalité de l'art. 38 al. 3 LTaxis imposant aux taxis du service public la couleur unique jaune. Selon lui, le sacrifice financier qu'impliquerait l'obligation de la couleur unique, estimé à 2'000 fr. par année, provoquerait une distorsion de concurrence, les taxis de service privé n'étant pas soumis à un tel surcoût d'investissement. Le recourant voit aussi une violation de sa liberté personnelle dans l'obligation de la couleur unique, en ce qu'il ne pourrait plus faire un usage privé discret de son véhicule professionnel. La couleur unique attiserait la convoitise des voleurs. Le recourant reproche enfin au Grand Conseil d'imposer aux limousines l'apposition d'une vignette.

Le Grand Conseil est en revanche d'avis que l'exigence de signes permanents est proportionnée à l'intérêt public de protéger la clientèle dans son choix, en lui permettant sans hésitation de savoir si elle est prise en charge par un véhicule autorisé à faire un usage accru du domaine public et dont le tarif est réglementé.
8.2 L'obligation de la couleur unique pour les taxis du service public édictée par le Grand Conseil fait l'objet des dispositions transitoires de l'art. 59 LTaxis qui octroient des délais largement suffisants et différenciés pour s'y conformer. La couleur unique est obligatoire pour l'immatriculation de véhicules de taxis neufs dès l'entrée en vigueur de la loi, tandis que, pour les véhicules déjà immatriculés ou les véhicules neufs devant être immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi, mais ayant fait l'objet d'une commande ferme et définitive avant son entrée en vigueur, la couleur unique est obligatoire après un délai de cinq ans (art. 59 al. 2 LTaxis). Aussi est-ce en vain que le recourant soutient que l'obligation de la couleur unique le contraint à repeindre sa voiture

et à investir de façon disproportionnée. Il ne démontre d'ailleurs pas que l'achat d'un nouveau véhicule - neuf ou d'occasion - de couleur jaune, serait plus onéreux que l'achat d'un véhicule d'une autre couleur. Dans ces conditions, c'est à bon droit que le Grand Conseil constate que le délai transitoire de cinq ans aménage suffisamment le respect de l'obligation de la couleur unique et atténue les coûts dénoncés. Par conséquent, les griefs du
recourant doivent être rejetés.
A supposer que l'obligation de la couleur unique engendre une charge financière légèrement supérieure à celle des taxis du service privé qui demeurent libres de leur couleur, le grief de violation de l'égalité entre concurrents doit néanmoins être écarté. En effet, le recourant perd de vue que les taxis du service public bénéficient de droits plus étendus, notamment de l'usage accru du domaine public, que ceux du service privé et que la couleur unique les rend plus aisément reconnaissables dans le trafic par le client, dont la tâche sera facilitée. Au demeurant, l'autorité intimée peut exiger que les signes distinctifs des taxis de service public et privé soient permanents pour éviter les abus (art. 38 al. 2 et 38 al. 4 LTaxis). Par conséquent, les désavantages dénoncés par le recourant sont compensés par des avantages dont les taxis du service privé ne bénéficient pas, le grief d'inégalité entre concurrents doit être rejeté. Enfin, c'est en vain que le recourant ajoute que la couleur unique l'empêcherait d'afficher publiquement une différence de prix par rapport à ses concurrents. En effet dans les limites des tarifs imposés à tous les taxis, les taxis de service public et de service privé sont autorisés à faire de la publicité
pour eux-mêmes ou pour des tiers (art. 66 RTaxis).
8.3 Selon l'art. 65 RTaxis, une vignette comportant une mention officielle, les termes "limousine agréée" ainsi que le numéro d'immatriculation du véhicule, est délivrée par le département et doit être apposée selon ses directives. La lecture de l'art. 65 RTaxis ne démontre pas que le département compétent exige une vignette dont la dimension et l'emplacement doivent avoir un effet tapageur. Dans ces conditions, si l'intérêt de la clientèle de limousines consiste bien à obtenir un service de transport discret, il s'efface toutefois devant l'intérêt public tendant à protéger la loyauté des transactions commerciales et à faire respecter les dispositions d'usage du domaine public. Au surplus, une simple vignette constitue bien une mesure proportionnée.

Par conséquent, les griefs de violation de la liberté économique et d'égalité entre concurrents doivent être rejetés dans la mesure où ils sont recevables.
8.4 Sous l'angle de la liberté personnelle, l'obligation de peindre les taxis du service public en jaune et de munir leurs ailes et leurs portières d'une bande en damier rend à l'évidence le véhicule du recourant plus voyant. Elle rend de fait l'usage du taxi comme véhicule privé moins discret qu'un véhicule banalisé, mais ne l'empêche nullement. Toutefois, si la couleur jaune et la bande en damier constituent des signes permanents, en revanche, la mention "TAXI" ne doit être apposée que sur l'enseigne lumineuse fixée sur le toit du véhicule (art. 61 al. 1 RTaxis) et peut être cachée ou enlevée par les stations de montage agréées par le service des automobiles et de la navigation lorsque le taxi n'est pas en service (art. 61 al. 7 et 8 RTaxis). Une fois, l'enseigne du toit cachée ou enlevée ainsi que le permet l'art. 61 al. 7 et 8 RTaxis, la seule couleur jaune ne restreint plus la liberté personnelle du recourant, la situation du propriétaire de taxi de service public genevois étant sous cet angle similaire à celle, largement répandue, des détenteurs de véhicules d'entreprise ou affichant sur leur carrosserie de la publicité également utilisés à des fins privées. Dans ces conditions, l'intérêt public à protéger la clientèle dans
son choix est prépondérant devant l'intérêt du chauffeur de taxi de service public de pouvoir faire un usage discret de son véhicule professionnel à des fins privées.

Le recourant produit encore à l'appui de son recours sept plaintes pour vol déposées par des chauffeurs de taxi en vue de prouver l'augmentation du risque de vol au détriment des taxis en raison de la couleur unique. Ces plaintes n'autorisant pas un examen comparatif de la fréquence des vols perpétrés à l'encontre des taxis et des véhicules ordinaires, le grief du recourant, insuffisamment motivé, est par conséquent irrecevable. Au demeurant, à en croire le recourant, la seule désignation de taxi aurait déjà pour effet d'augmenter le risque de vol. Aussi l'obligation de la couleur unique - dont le caractère distinctif n'est pas différent de celui du terme "taxi" n'est-elle pas de nature à aggraver la situation des taxis. Elle ne saurait sous cet angle être considérée comme disproportionnée.

Par conséquent en imposant aux seuls taxis du service public la couleur unique, le Grand Conseil genevois n'a pas violé le droit à l'égalité entre concurrents ni la liberté personnelle du recourant. Mal fondé, le grief du recourant est rejeté.
9. Interdiction d'utiliser le même véhicule comme taxi et comme limousine

Invoquant les art. 27 et 36 Cst., le recourant demande l'annulation des art. 10 al. 2, 2e phrase, et 11 al. 2, 2e phrase, 38 al. 2 à 5 LTaxis. En substance, ces articles prévoient que l'autorisation d'exploiter un taxi de service public ou privé "est strictement liée à l'immatriculation". Selon ces dispositions encore, les véhicules sont équipés de signes permanents qui permettent de les distinguer facilement les uns des autres. Ainsi, les taxis du service public sont équipés en permanence d'une enseigne lumineuse "taxi" fixée sur le toit du véhicule et se distinguent des autres véhicules servant au transport professionnel de personnes par une couleur unique et des signes distinctifs (bande en damier, cf. art. 63 al. 4 RTaxis); les taxis du service privé sont équipés en permanence d'une désignation comprenant le terme "taxi"; et les limousines sont caractérisées par un numéro d'immatriculation qui leur est spécialement attribué et l'apposition d'un autre signe distinctif (vignette; cf. art. 65 Rtaxis).
9.1 Le recourant se plaint de ce que ces mesures l'obligeraient à acquérir un autre véhicule, pour pouvoir continuer à offrir, de temps à autre, un service de limousine, parallèlement à l'exploitation d'un taxi, pour arrondir les fins de mois.
Selon le Grand Conseil genevois, "il convient de permettre aux chauffeurs de taxis indépendants d'exercer parallèlement une activité comme chauffeur de limousine, ce qui implique toutefois qu'ils le fassent avec un autre véhicule que le véhicule taxi" (Exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 73 s.). Le choix du Grand Conseil repose sur le constat des nombreux abus des chauffeurs de taxi qui, à l'occasion d'une commande ambiguë et au détour d'une rue ou d'un hôtel, transforment leur véhicule en quelques secondes en limousine pour profiter de la méconnaissance du client et lui facturer une prestation de limousine en lieu et place d'une course de taxi. Il a en effet été constaté que des chauffeurs de taxi parvenaient par ce moyen à facturer une course d'un hôtel au centre ville à l'aéroport environ 120 fr., au tarif limousine, alors que la même course avec le même véhicule aurait coûté entre 30 et 40 fr. Pour protéger le public, il faut selon le législateur empêcher qu'un seul et même véhicule puisse servir de taxi et de limousine.
9.2 L'obligation pour un chauffeur de taxi d'acquérir un autre véhicule pour offrir un service de limousine ne découle pas clairement des dispositions litigieuses. Elle semble résulter plus de la permanence des signes distinctifs dont les véhicules doivent être équipés que du lien entre autorisation et immatriculation au sens des art. 10 et 11 al. 2, 2e phr., cette exigence n'excluant pas qu'une autorisation de service de taxi et une autre de service de limousine au sens de l'art. 9 al. 2 lettre a LTaxis soient "liées" à une seule et même immatriculation. Cette question peut rester ouverte du moment que les parties considèrent que la volonté du législateur est d'obliger l'usage de véhicule distinct (Exposé des motifs à l'appui du projet de loi, p. 74 et mémoire de recours, p. 15).

Le recourant reconnaît que l'obligation d'utiliser des véhicules distincts en fonction du service offert a pour but d'intérêt public d'empêcher les abus. En revanche c'est à tort qu'il tient ces mesures pour disproportionnées. L'obligation de disposer de deux véhicules distincts, en ce qu'elle implique l'acquisition d'un deuxième véhicule est assurément lourde de conséquences sur le plan financier pour un chauffeur qui souhaite offrir un service de taxi et un service de limousine. La lutte contre les abus passe néanmoins par cette obligation. Elle supprime efficacement la possibilité de transformer à bref délai un taxi en limousine. Elle est par conséquent une mesure apte à atteindre le but poursuivi par le Grand Conseil et l'emporte sur les intérêts privés des chauffeurs de taxi. Selon le recourant, des mesures moins restrictives et moins onéreuses permettraient d'atteindre le même but. Il propose à cet effet l'instauration d'un système d'annonce préalable obligeant les chauffeurs à préciser l'affectation de leur véhicule la veille pour le début de la journée ou en début de journée pour commencer un service limousine l'après-midi ou encore l'obligation d'afficher le prix approximatif des courses en taxi vers certaines
destinations usuelles. L'opinion du recourant ne peut être suivie. Comme l'annonce préalable du type de service envisagé par le chauffeur professionnel ne peut être portée à la connaissance que de l'autorité de contrôle et non pas de l'ensemble du public concerné en premier lieu par les abus, une telle mesure, dénuée de la publicité voulue à raison par le Grand Conseil, ne permet pas d'empêcher les changements d'affectation ponctuels abusant de la méconnaissance du public. Il en va de même de l'indication à titre d'exemple du prix "taxi" de

quelques courses à l'intérieur du véhicule ou encore de l'usage de bonbonnes de couleurs différentes, qui irait à l'encontre de la discrétion souhaitée pour les limousines.

Par conséquent, en imposant l'usage de véhicules distincts en fonction du service de transport offert et en obligeant les limousines à apposer une vignette officielle, le Grand Conseil genevois n'a pas violé la liberté économique.
10. Obligation d'accepter toutes les courses

Invoquant les art. 10 et 13 Cst., le recourant s'en prend à l'art. 39 al. 1 LTaxis qui prévoit que les taxis doivent accepter toutes les courses, quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton.
10.1 Selon le recourant, formulée sans nuance ni aménagement, cette obligation serait contraire à sa liberté personnelle et violerait sa sphère privée. Pour le Grand Conseil, le grief doit être rejeté puisque l'art. 48 (recte 47) RTaxis énonce les exceptions nécessaires, qui rendent l'art. 39 al. 1 LTaxis conforme à la Constitution.
10.2 Le Tribunal fédéral n'annule une disposition cantonale que si elle ne se prête à aucune interprétation conforme au droit constitutionnel (consid. 1.5 ci-dessus). Comme le souligne le recourant lui-même, l'art. 39 al. 1 LTaxis reprend une disposition similaire de l'art. 24 de l'ancienne loi sur le service des taxis de 1999, dont la portée avait été précisée par l'art. 28 du règlement d'application de 2000. La situation légale et réglementaire sous l'empire de la nouvelle loi sur les taxis et limousines est identique à celle qui prévalait sous l'empire de l'ancienne loi. En application de l'art. 49 LTaxis, le Conseil d'Etat genevois a édicté le règlement d'exécution du 4 mai 2005 de la loi sur les taxis et limousines. Sous le titre marginal "Acceptation des courses de taxis", l'art. 47 al. 1 RTaxis prévoit que, lorsqu'ils sont en attente de clients dans une station de taxis, les chauffeurs de taxis sont tenus d'accepter toute course sollicitée directement par un client, quel que soit le lieu de destination dans le canton, sous réserve des exceptions des alinéas 3 et 4 et des obligations résultant de l'article 23 alinéa 2, lorsqu'ils sont à l'aéroport international de Genève. En particulier, ils ont l'obligation de transporter gratuitement les chiens d'aveugles et les appareils à destination des handicapés (art. 47 al. 2 RTaxis). Toutefois, aux termes de l'art. 47 al. 3 RTaxis, une course impliquant une durée de trajet ou d'attente importante peut être refusée si le chauffeur de taxi ne peut l'accomplir du fait qu'il ne dispose plus du temps nécessaire selon la durée maximale de travail prescrite par le droit fédéral (OTR 2). De même, les chauffeurs de taxis peuvent refuser de transporter des personnes, des animaux ou des biens qui pourraient mettre le chauffeur ou son véhicule en péril. Il en va de même en cas d'impécuniosité manifeste d'un client (art. 47 al. 4 RTaxis). Le Tribunal fédéral constate par conséquent que l'art. 47 RTaxis permet d'interpréter l'art. 39 al. 1 LTaxis de manière conforme à la Constitution, contrairement à ce qu'affirme le recourant. Dans la mesure en outre où le Conseil d'Etat genevois est habilité par l'art. 49 LTaxis à édicter des dispositions d'application, telles que les mesures de l'art. 47 Rtaxis, c'est en vain que le recourant lui reproche d'avoir, ce faisant, outrepassé ses compétences et violé l'art. 130 Cst./GE qui consacre le principe de la séparation des pouvoirs.

En imposant au taxi du service public d'accepter toutes les courses sous réserve des exceptions prévues par l'art. 47 RTaxis, le Grand Conseil n'a pas violé la liberté personnelle du recourant. Mal fondé, ce grief doit par conséquent être rejeté.
11. Zone tarifaire unique

Invoquant les art. 27 et 36 Cst, le recourant soutient que l'art. 42 al. 3 LTaxis qui prévoit que le territoire du canton ne constitue qu'une seule zone tarifaire est contraire à la liberté économique.
11.1 De l'avis du recourant, l'extension de la zone tarifaire de la ville à la campagne constitue une atteinte disproportionnée au libre exercice de la profession de taxi puisque seuls les taxis du service public sont tenus d'accepter toutes les courses quel que soit le lieu de prise en charge ou de destination dans le canton selon l'art. 39 al. 1 LTaxis. La perte subie du fait des courses à vide dues à la zone tarifaire unique s'élèverait à 600 fr. par mois. Comparant les obligations des chauffeurs du service public à celles des avocats d'office, il demande au Tribunal fédéral d'annuler ce tarif arbitraire, car les avantages d'usage accru du domaine public seraient inférieurs aux désavantages cumulés des courses à vide et de la taxe unique de 60'000 fr. du permis de service public.

Le Grand Conseil rappelle que la zone unique avait été introduite par la loi du 26 mars 1999. En outre, seuls

les chauffeurs de taxi qui se mettent en attente de clients dans une station de taxi ont l'obligation d'accepter une course, cette obligation étant légèrement plus étendue pour la station des taxis de l'aéroport (art. 47 al. 1 RTaxis). Si le taxi en revanche dépend d'une centrale de taxi, ce sera à la centrale de gérer les appels et de veiller à trouver un chauffeur apte à effectuer la course commandée ainsi que cela résulterait de l'art. 13 al. let. g et h LTaxis. Le territoire du canton étant exigu, une zone tarifaire de campagne par rapport à la ville ne se justifie pas, la longueur et le temps de trajet (course à vide) en ville étant souvent équivalents à ceux d'un trajet vers la campagne. Il y aurait en outre un intérêt public à ce que, sans discrimination, toutes les personnes qui résident dans le canton puissent bénéficier d'un service de taxi au même prix, afin de favoriser les transports publics et semi-publics, de désengorger la circulation en ville et de limiter autant que possible les atteintes portées à l'environnement.
11.2 En l'espèce, le recourant ne conteste pas à juste titre l'intérêt public à étendre la zone tarifaire au territoire du canton. Pour le surplus, le tarif unique (art. 42 LTaxis et art. 68 et 69 RTaxis) ne porterait atteinte à la liberté économique du recourant que s'il démontrait que sa rémunération est largement insuffisante. La prétendue perte d'un montant de 600 fr. par mois n'est pas établie (art. 90 OJ). Elle repose sur des constatations effectuées sous l'empire de la loi du 26 mars 1999 qui, certes imposait déjà une zone tarifaire unique mais se montrait très restrictive et contraignante pour les détenteurs de permis de stationnement et ne tient pas compte de la hausse récente de certains postes et kilomètres (rapport de la commission, p. 78) décidée par le Conseil d'Etat, après avoir refusé d'augmenter les prix des kilomètres pendant des années.

Par conséquent, en imposant une zone tarifaire unique pour le canton de Genève, le Grand Conseil n'a pas violé la liberté économique du recourant. Mal fondé, ce grief doit être rejeté dans la mesure où il est recevable. Les griefs de violation de l'égalité (art. 8 Cst.) et de violation de l'interdiction de l'arbitraire (art. 9 Cst.) n'ont pas de portée propre par rapport au grief de la violation de la liberté économique en l'espèce. Ils doivent donc être rejetés pour les mêmes motifs.
12. Suppression du montant compensatoire d'annulation du permis de service public

Le recourant est d'avis que les art. 22 al. 8, 23 al. 6, 46 al. 2, 2ème phrase, et 47 al. 5 LTaxis portent atteinte à la garantie constitutionnelle de la propriété, en ce qu'ils permettent la confiscation du montant compensatoire d'annulation du permis de service public et violent le droit à l'égalité. Implicitement, le recourant se plaint encore de l'arbitraire du système prévu.
12.1 Le permis de service public est délivré contre paiement d'une taxe unique affectée à un fonds constitué aux fins d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi et de réguler le nombre de permis (art. 21 al. 4 LTaxis). L'annulation du permis confère à son titulaire le droit de percevoir pour chaque permis annulé un montant compensatoire prélevé dans le fonds (art. 22 al. 3 LTaxis). Selon l'art. 22 al. 8 LTaxis, ce montant n'est pas dû en cas de révocation ou de retrait de l'autorisation d'exploiter. La révocation a lieu lorsque les conditions de sa délivrance ne sont plus remplies (art. 31 LTaxis), indépendamment d'une faute du chauffeur concerné, tandis que le retrait est prononcé en cas de manquements ou d'infractions aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution (art. 46 et 47 LTaxis), également sanctionnés par l'art. 23 al. 6 LTaxis. L'introduction de la taxe unique ainsi que du montant compensatoire et en particulier leurs montants sont assortis de dispositions transitoires qui font l'objet de l'art. 58 LTaxis.

Pour le recourant, la privation du montant compensatoire prévue par les art. 22 al. 8, 23 al. 6, 46 al. 2 et 47 al. 5 LTaxis équivaut à l'expropriation du droit de nature patrimoniale conféré par l'art. 22 al. 3 LTaxis. Elle ne serait motivée par aucun intérêt public et conduirait à un résultat insoutenable. En cas de retrait de permis pour des motifs disciplinaires, une telle privation consacrerait en outre une violation du droit à l'égalité avec les chauffeurs du service privé.

Pour sa part, le Grand Conseil conteste l'existence d'un droit à la perception du montant compensatoire. Au surplus, il précise que le principe de l'indemnité était déjà en vigueur sous la loi de 1999, qu'elle poursuit un but d'incitation au départ et donc d'annulation des permis et qu'elle a déjà fait l'objet d'un arrêt du Tribunal fédéral du 25 mai 2000, qui aurait reconnu d'intérêt public les objectifs de régulation des permis et d'amélioration des conditions sociales des exploitants de taxi. D'après l'intimé, le mécanisme légal impliquerait que la remise des permis de stationnement soit volontaire; tel ne serait précisément pas le cas de l'annulation du permis résultant

d'une révocation ou d'un retrait à titre de sanction administrative. Il ne s'agirait nullement d'un cumul de sanction.
12.2 Contrairement à ce que laisse entendre l'intimé, le recourant ne met pas en cause le fait que la régulation des permis de stationnement sur le domaine public soit un but légitime dont le législateur cantonal peut se prévaloir et qu'il peut mettre en oeuvre au besoin en restreignant de manière proportionnée la liberté économique des chauffeurs de taxi (cf. consid. 2.3 ci-dessus et les références). Il ne s'oppose pas non plus à ce que le législateur cantonal tente d'améliorer les conditions sociales de la profession d'exploitant de taxi, ce que le Tribunal fédéral a jugé conforme au droit fédéral en matière sociale (arrêt 2P.184/1999 du 25 mai 2000 in: SJ 2001 I p. 56 ss). Il ne formule d'ailleurs aucun grief contre l'obligation de payer la taxe unique, mais il considère la perception du montant compensatoire comme un droit que lui confère l'art. 22 al. 3 LTaxis.

La question de savoir si la loi sur les taxis et limousines confère aux chauffeurs de taxi du service public un droit au montant compensatoire, comme la lettre de l'art. 22 al. 3 LTaxis le laisse d'ailleurs croire, peut rester ouverte. En effet, dans le but de réguler le nombre des permis de service public et d'améliorer les conditions sociales des chauffeurs de taxi, le législateur cantonal a mis sur pied un mécanisme qui incite à rendre le permis d'exploiter. Tel qu'il est conçu toutefois ce système s'apparente plus à des mesures de politique économique qu'à des mesures de politique sociale. Le prélèvement d'une taxe unique supérieure (60'000 fr.) au montant compensatoire (40'000 fr.) restitué (cf. art. 58 al. 5 LTaxis) se concilie difficilement avec le but social invoqué. Il en va de même des conditions dans lesquelles le montant compensatoire est supprimé. En refusant le montant compensatoire en cas de manquements aux devoirs imposés par la loi ou ses dispositions d'exécution (art. 22 al. 8, art, 23 al. 6 et art. 46 al. 2 et 47 al. 5) et en cas de révocation du permis - lorsque les conditions de délivrance des autorisations ne sont plus remplies (art. 22 al. 8 et 31 LTaxis) -, le Grand Conseil va à l'encontre du but qu'il
s'est lui-même fixé d'améliorer les conditions sociales de la profession de chauffeur de taxi (art. 22 al. 3 LTaxis). En effet, les besoins sociaux des chauffeurs de taxi ne sont pas différents selon que le permis est volontairement annulé ou retiré par le Département dans les conditions de l'art. 31 al. 1 LTaxis. L'existence d'une réglementation transitoire (art. 58 LTaxis), qui ne vise qu'à aménager le rapport entre la taxe unique et le montant compensatoire, ne change rien à la constatation que la suppression de ce dernier montant dans les hypothèses prévues par la loi sur les taxis et limousines apparaît arbitraire.
12.3 Au surplus, le recourant se plaint avec succès d'une violation du droit à l'égalité entre taxis du service public et du service privé. Avec la suppression du montant compensatoire en cas de manquement aux prescriptions de la loi ou de ses dispositions d'exécution (art. 46 et 47 LTaxis), les premiers sont punis plus lourdement que les seconds pour une faute identique. En effet, la suppression du montant compensatoire s'ajoute aux sanctions administratives (art. 23 al. 6, 46 et 47 LTaxis) prononcées à l'encontre du chauffeur de taxi du service public, tandis que le chauffeur du service privé, qui n'est pas soumis au régime d'incitation prévu pour les taxis du service public, ne subira que les sanctions administratives des art. 46 et 47 LTaxis. Contrairement à l'avis de l'intimé, même si le statut de ces deux catégories de taxis est différent, une différence de traitement instaurant une sanction plus lourde à l'encontre du chauffeur de service public ne se justifie par aucun motif objectif et viole le droit à l'égalité.
Bien fondé sur ce point, le grief du recourant peut être admis, sans qu'il soit nécessaire d'examiner si au surplus la garantie de propriété serait violée. Sont annulés l'art. 22 al. 8 LTaxis, les termes "sans droit au versement compensatoire" de l'art. 23 al. 6 LTaxis, les termes "sans droit à l'indemnité de l'art. 22, alinéa 3" de l'art. 46 al. 2, 2ème phrase LTaxis ainsi que les termes "sans droit au montant compensatoire de l'article 22 alinéa 3" de l'art. 47 al. 5 LTaxis.
13. Désignation des représentants des milieux professionnels dans les commissions

Dans un dernier grief, le recourant tient la compétence conférée au Conseil d'Etat genevois de nommer les membres de la commission de discipline et de la commission consultative prévue par les art. 48 al. 2 et 50 al. 2 LTaxis pour arbitraire.
13.1 De l'avis du recourant, en autorisant le Conseil d'Etat à fixer les conditions de représentation des milieux professionnels et à nommer les membres des commissions, le Grand Conseil irait à l'encontre des dispositions de l'art. 5A al. 4 de la loi genevoise du 24 septembre 1965 concernant les membres des commissions officielles (RS/GE A.2.20); celui-ci prévoit que, sauf situation particulière, les commissions comptent des représentants

élus du personnel des entités concernées.

L'intimé estime que le recourant fait une lecture erronée de l'art. 5A de la loi du 24 septembre 1965, les associations composant le milieu professionnel des taxis ne comportant pas de personnel.
13.2 En l'espèce, force est d'admettre que le contenu des art. 48 al. 2 et 50 al. 2 LTaxis est différent du contenu de l'art. 5A de la loi du 24 septembre 1965, en ce que les membres des commissions ne sont pas élus mais nommés par le Conseil d'Etat. Toutefois cette constatation ne conduit pas à l'admission du grief du recourant. En effet, on ne saurait voir une violation de l'interdiction de l'arbitraire dans le simple fait pour le législateur genevois d'édicter des dispositions qui s'écartent de la solution retenue dans une loi antérieure de même rang, même de portée générale. Au demeurant, sous le titre marginal "représentation au sein des commissions", l'art. 73 al. 3 RTaxis prévoit que les représentants des associations ou organisations professionnelles sont élus par chacune d'elles et une fois choisis sont nommés par le Conseil d'Etat, ce qui devrait rassurer le recourant qui semble craindre implicitement un déficit de représentativité des membres des commissions en cause.

Mal fondé, le grief du recourant doit être rejeté.
14.
Au vu de ce qui précède, le recours est partiellement admis dans la mesure où il est recevable. Sont annulés l'art. 22 al. 8 LTaxis, les termes "sans droit au versement compensatoire" de l'art. 23 al. 6 LTaxis, les termes "sans droit à l'indemnité de l'art. 22, alinéa 3" de l'art. 46 al. 2, 2ème phrase LTaxis ainsi que les termes "sans droit au montant compensatoire de l'article 22 alinéa 3" de l'art. 47 al. 5 LTaxis.

Obtenant partiellement gain de cause, le recourant doit supporter un émolument judiciaire réduit (art. 156 al. 3 OJ). Le canton de Genève dont l'intérêt pécuniaire n'est pas en cause n'a pas à supporter d'émolument judiciaire (art. 156 al. 2 OJ). Le recourant a droit à des dépens réduits (art. 159 al. 1 et 3 OJ). Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens au canton de Genève (art. 159 al. 2 par analogie et 3 OJ).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce:
1.
Le recours est partiellement admis dans la mesure où il est recevable.
2.
Sont annulés
- l'art. 22 al. 8 LTaxis,
- les termes "sans droit au versement compensatoire" de l'art. 23 al. 6 LTaxis,
- les termes "sans droit à l'indemnité de l'art. 22, alinéa 3" de l'art. 46 al. 2, 2ème phrase LTaxis ainsi que
- les termes "sans droit au montant compensatoire de l'article 22 alinéa 3" de l'art. 47 al. 5 LTaxis.
3.
Un émolument judiciaire de 3'000 fr. est mis à la charge du recourant.
4.
Une indemnité à titre de dépens de 2'000 fr. est allouée au recourant à charge du canton de Genève.
5.
Le présent arrêt est communiqué en copie au recourant et au Grand Conseil de la République et canton de Genève.
Lausanne, le 26 janvier 2006
Au nom de la IIe Cour de droit public
du Tribunal fédéral suisse
Le président: Le greffier: