

## **GE\_GERICHTE ACST/15/2023 vom 24. März 2023**

GE Cour de justice, 2023-03-24, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ACST\\_15\\_2023](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ACST_15_2023)

FR: GE\_GERICHTE ACST/15/2023 du 24 mars 2023

IT: GE\_GERICHTE ACST/15/2023 del 24 marzo 2023

### **Erwägungen**

#### **E. 12**

juillet 2021 consid. 4.1 et les références citées).

5.3.1. En l'espèce, les recourants se plaignent de l'usage strictement personnel des AUADP qui, selon eux, mettrait brutalement un terme à un modèle d'affaires pratiqué depuis longtemps, ce qui conduirait les entreprises à la faillite et ne permettrait plus aux chauffeurs, comme les « doubleurs » ou les travailleurs temporaires, d'exercer leur profession. L'autorité intimée conteste ce point de vue, arguant que l'art. 17 al. 6 RTVTC n'instaure pas de nouvelles obligations, puisque l'usage personnel de l'AUADP résulte de l'art. 13 al. 3 LTVTC, dont la constitutionnalité a été admise par la chambre constitutionnelle.

- 14/26 -

A/4047/2022

En se plaignant du caractère strictement personnel des AUADP au sens de l'art. 17 al. 6 RTVTC, les recourants dirigent en réalité leurs critiques contre la LTVTC, qui prévoit que lesdites autorisations sont strictement personnelles et intransmissibles (art. 13 al. 3 LTVTC), et n'émettent aucun grief spécifique à l'encontre de la disposition qu'ils contestent. L'art. 17 al. 6 RTVTC se limite au demeurant à définir la notion d'usage personnel de l'art. 13 al. 3 LTVTC, en prévoyant que tel est le cas lorsque l'exploitation est faite par la personne titulaire elle-même ou par le personnel employé, ce que les recourants ne remettent pas en cause.

À cela s'ajoute que la chambre de céans a admis la conformité à la liberté économique de l'art. 13 al. 3 LTVTC dans deux arrêts récents, entrés en force de chose jugée (ACST/26/2022 précité consid. 5 ; ACST/27/2022 précité consid. 6). Elle a en particulier jugé que, conformément à la jurisprudence constante, selon laquelle la collectivité publique était habilitée à réglementer l'usage accru du domaine public par les taxis (arrêt du Tribunal fédéral 2C\_394/2020 du 20 novembre 2020 consid. 7.2 et les références citées), l'art. 13 LTVTC poursuivait un but d'intérêt public admissible, à savoir éviter que les autorisations soient conservées par les mêmes bénéficiaires et les répartir équitablement entre les différents concurrents afin d'ouvrir l'accès à la profession à de nouveaux candidats. Cette disposition respectait également le principe de la proportionnalité, notamment parce qu'elle mettait un terme au commerce des AUADP et permettait de mettre fin à la précarisation de la profession ainsi qu'à l'enrichissement correspondant des titulaires des AUADP, en incitant les chauffeurs concernés à les restituer afin d'ouvrir la profession à de nouvelles personnes. Pour ces motifs notamment, l'intransmissibilité des AUADP était conforme à la liberté économique.

Il n'en va pas différemment de l'art. 17 al. 6 RTVTC, auquel le même raisonnement s'applique.

5.3.2. Selon les recourants, l'obligation d'usage effectif des AUADP poserait les mêmes problèmes que l'obligation d'usage personnel et exclurait de la profession les chauffeurs de taxi qui travaillent moins de trente-deux heures par semaine, notamment pour s'occuper de leurs enfants, et ceux qui s'adonnent à cette activité de manière temporaire ou irrégulière, comme les étudiants. Selon l'autorité intimée, l'art. 17 al. 5 RTVTC se fonderait sur l'art. 13 al. 3 LTVTC, conforme à la liberté économique.

L'art. 17 al. 5 RTVTC s'inscrit dans le même contexte que l'art. 17 al. 6 RTVTC. En effet, sur la base de l'art. 13 al. 4 LTVTC qui permet au Conseil d'État de définir la notion d'usage effectif, l'art. 17 al. 5 RTVTC reprend, dans sa première phrase, l'obligation faite au titulaire d'une AUADP d'en faire un usage effectif, sous peine de caducité selon l'art. 13 al. 3 et 9 let. d LTVTC, et définit, dans sa deuxième phrase, la notion d'usage effectif, à savoir l'exploitation de

- 15/26 -

A/4047/2022

l'autorisation pendant une durée hebdomadaire moyenne de trente-deux heures au moins sur l'année, à l'exclusion de deux mois de vacances.

Il s'agit, par le biais de l'exigence d'un usage effectif de l'AUADP par son titulaire, de garantir que celui-ci l'utilise effectivement et ainsi éviter que les autorisations soient conservées par les mêmes bénéficiaires, alors même que de nombreux candidats n'ont pas accès à la profession en raison du numerus clausus des AUADP (art. 13 al. 1 LTVTC). Comme l'a relevé la jurisprudence, un tel intérêt public est admissible (arrêt du Tribunal fédéral 2C\_394/2020 précité consid. 7.2 et les références citées).

La mesure en cause respecte aussi le principe de proportionnalité. En effet, l'exigence d'usage effectif de l'AUADP sous peine de caducité permet une meilleure rotation des autorisations, but que la seule condition de l'usage personnel ne permettrait pas d'atteindre. Une mesure moins incisive n'est pas non plus envisageable, les recourants n'en mentionnant au demeurant aucune, en particulier au vu du nombre de candidats figurant sur la liste d'attente pour l'obtention d'une AUADP ; l'art. 17 al. 5 RTVTC n'exige au demeurant qu'une activité hebdomadaire moyenne de trente-deux heures au moins sur l'année. Dans ce cadre, la disposition en cause respecte également le principe de la proportionnalité au sens étroit, au vu de la durée hebdomadaire moyenne d'utilisation exigée, qui ne correspond pas, comme le prétendent les recourants, à une activité à plein temps, ladite durée étant répartie sur l'année et les vacances scolaires en étant exclues. La disposition litigieuse permet ainsi de ménager les intérêts des chauffeurs de manière adéquate et ne prête ainsi pas le flanc à la critique. Elle respecte par conséquent la liberté économique.

5.3.3. Les recourants critiquent l'art. 17 al. 7 let. a et c RTVTC, alléguant qu'il subordonnerait la délivrance et le maintien de l'AUADP à un cadre très mal défini ouvrant la porte à une interprétation stricte du RTVTC, ce qui entraverait le libre exercice de la profession de chauffeur de taxi. L'autorité intimée, pour sa part, considère que la prise en compte des antécédents pour la définition des infractions graves ou répétées constitue une restriction d'autant plus admissible à la liberté économique que l'art. 17 al. 7 RTVTC est

plus favorable que l'ancien droit et ne s'applique pas dans le cadre du maintien ou de la révocation d'une AUADP.

Au vu de leur argumentation, les recourants font en particulier grief à la disposition qu'ils contestent de ne pas être suffisamment prévisible, et donc d'être contraire au principe de la légalité, grief qui se confond avec l'examen de la première des conditions de restriction des libertés publiques liées à la base légale et prévue à l'art. 36 al. 1 Cst. (ACST/3/2023 précité consid. 8).

L'art. 13 al. 5 LTVTC fixe les conditions de délivrance de l'AUADP, également applicables à son renouvellement (art. 13 al. 7 let. b LTVTC) mais pas à sa révocation (art. 13 al. 8 LTVTC), en exigeant notamment du requérant qu'il

- 16/26 -

A/4047/2022

n'ait pas, en qualité de chauffeur ou d'entreprise de transport, contrevenu, dans les trois ans précédant la requête, de manière grave ou répétée à la LTVTC ou au RTVTC (art. 13 al. 5 let. b LTVTC). La LTVTC soumet les chauffeurs à un certain nombre d'obligations, dont un devoir général de courtoisie (art. 19 al. 1 LTVTC), applicable tant aux chauffeurs de taxis que de VTC, ainsi que, pour les chauffeurs de taxi exclusivement, l'obligation d'accepter toutes les courses (art. 23 al. 1 LTVTC) et des dispositions relatives au prix des courses (art. 22 LTVTC). Dans ce cadre, les recourants ne sauraient prétendre que lesdites obligations, auxquelles l'art. 17 al. 7 let. a RTVTC se limite à renvoyer, seraient décrites de manière vague et indéterminée, puisqu'elles résultent de la LTVTC, ce qui revient à contester cette dernière dans le cadre du présent recours, dirigé contre le RTVTC. Le fait que les infractions à ces devoirs puissent être qualifiées de graves ne prêche pas non plus le flanc à la critique, dès lors que les obligations susmentionnées constituent le fondement même de la profession de chauffeur, en particulier de taxi, eu égard au but de la LTVTC consistant à promouvoir un service de transport professionnel de personnes efficace, économique et de qualité (art. 1 al. 1 LTVTC) et qu'elles sont le minimum de ce qui peut être exigé de leur part, en particulier vis-à-vis des clients. La chambre administrative de la Cour de justice a au demeurant relevé que ces infractions, déjà prévues dans l'ancien droit, pouvaient être considérées comme graves (ATA/844/2012 du 18 décembre 2012 consid. 9c). À cela s'ajoute que sur l'ensemble des devoirs des chauffeurs, seule la contravention à trois d'entre eux a été qualifiée de grave et que, contrairement à ce que soutiennent les recourants, n'importe quel comportement ne saurait entrer en ligne de compte, puisque, pour être retenu, il doit avoir été formalisé par une sanction, elle-même susceptible d'un contrôle judiciaire. Par ailleurs, l'art. 17 al. 7 let. c RTVTC se limite à concrétiser l'art. 13 al. 5 let. b LTVTC, en fixant à trois le nombre de mesures et/ou sanctions prononcées dans les trois dernières années pour refuser la délivrance et le renouvellement d'une AUADP.

Les exigences précitées poursuivent un but d'intérêt public admissible consistant à s'assurer qu'un candidat à l'AUADP, qui permet d'exercer la profession de chauffeur de taxi au bénéfice des droits et obligations spécifiques prévus par la LTVTC, ne soit pas un contrevenant régulier à la loi. Elles respectent également le principe de la proportionnalité, notamment du fait de leur caractère limité, tant au regard de la nature et de la quotité des infractions prévues à l'art. 17 al. 7 let. a RTVTC qu'au vu de leur caractère limité dans le temps et de leur nombre selon l'art. 17 al. 7 let. c RTVTC.

5.3.4. Les recourants soutiennent que l'augmentation transitoire du nombre d'AUADP pendant un an (art. 57 al. 11 RTVTC) serait contraire à la liberté économique des chauffeurs en place car elle aurait pour effet de diminuer la rentabilité de leur activité et de surcharger le réseau routier. Selon l'autorité intimée, cette mesure permettrait, au contraire, d'atténuer les effets du passage au régime de l'interdiction de location des autorisations et respecterait le principe de

- 17/26 -

A/4047/2022

proportionnalité, au vu de son caractère provisoire et des conditions restrictives pour en bénéficier. Lors de l'entrée en vigueur de l'ancienne loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur du 13 octobre 2016 (aLTVTC - H 1 31), une mesure similaire avait en outre été adoptée de manière temporaire.

Les recourants ne critiquent pas le nombre d'AUADP supplémentaires pouvant être délivrées, mais le principe d'une telle augmentation, laquelle résulte de l'art. 46 al. 13 LTVTC. En effet, ce dernier prévoit que le département peut attribuer l'AUADP à la personne physique ou morale qui en était l'utilisateur effectif, pour autant qu'il respecte les conditions de délivrance valables pour ladite autorisation. Cette disposition légale transitoire a été adoptée pour permettre aux chauffeurs de taxis exerçant leur profession à travers la location de plaques ou d'un bail à ferme de continuer leur activité, malgré l'abolition de ces pratiques par l'entrée en vigueur de la LTVTC, et de leur attribuer, pour autant que les conditions légales soient remplies, une AUADP. Si deux cents AUADP ont certes été créées, rien n'indique qu'elles auraient effectivement été attribuées, au vu des conditions auxquelles les requérants doivent satisfaire pour en bénéficier. Même à supposer qu'un grand nombre de chauffeurs aient pu bénéficier de cette mesure et aient résilié leurs contrats de location de plaques et de bail à ferme, il sera rappelé qu'une indemnisation, de l'ordre de CHF 6'000.- par plaque (art. 46 al. 9 LTVTC), a été prévue pour limiter le dommage des bailleurs durant la période transitoire.

5.3.5. Les recourants voient dans les nouvelles exigences relatives à la limitation des émissions de CO2 et dans le délai de sa mise en œuvre une entrave injustifiée à la liberté économique, puisqu'elles ne tiendraient pas compte du fait que de nombreux chauffeurs avaient acquis un véhicule, bientôt rendu inutilisable, et que certaines voitures, comme les « vans », n'avaient pas d'équivalent électrique sur le marché. L'autorité intimée soutient, au contraire, que le grief serait infondé, puisque l'art. 27 al. 1 RTVTC se limiterait à renvoyer à la teneur de l'art. 18 LTVTC, que les recourants ne pouvaient contester en tant que tel.

L'art. 27 al. 1 RTVTC, contesté par les recourants, prévoit que les voitures utilisées pour le transport professionnel de personnes doivent répondre aux exigences visées à l'art. 18 al. 2 LTVTC permettant de limiter progressivement les émissions de CO2. Cette disposition se limite ainsi à renvoyer à l'art. 18 al. 2 LTVTC, sans prévoir d'exigence supplémentaire pour les véhicules, ni de délai en vue de la mise en œuvre de la limitation des émissions de CO2. Outre le fait que les recourants ne sont pas habilités, par le biais du présent recours dirigé contre le RTVTC, à contester indirectement la LTVTC, la chambre de céans a déjà jugé l'art. 18 al. 2 LTVTC était conforme à la liberté économique. En effet, elle a considéré que cette disposition s'inscrivait dans les buts d'intérêt public poursuivis par la LTVTC et rappelés à l'art. 1 LTVTC, en particulier en matière de respect de l'environnement, et que le système d'exclusion de certains véhicules

- 18/26 -

A/4047/2022

par étapes, en fonction de leurs valeurs d'émissions, sur la base d'une étiquette énergie, concrétisait le principe de la proportionnalité. Le grief dirigé contre l'art. 27 al. 1 RTVTC doit donc être écarté.

5.3.6. Selon les recourants, l'obligation d'équiper les véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes d'un système de géolocalisation engendrerait des frais supplémentaires à la charge des chauffeurs et entreprises de taxi, alors que le contrôle des prescriptions légales pourrait être atteint par des moyens déjà existants, les voitures étant obligatoirement équipées d'un tachygraphe et d'un compteur professionnel. Selon l'autorité intimée, l'obligation d'équiper les véhicules de taxi d'un système de géolocalisation résulterait de l'art. 18 al. 5 LTVTC et viserait à encadrer une pratique largement répandue par les chauffeurs et bien connue de la profession.

Les recourants se limitent à contester le principe de la géolocalisation, qui résulte de l'art. 18 al. 5 LTVTC, selon lequel le Conseil d'État peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un tel système, en vue d'effectuer des contrôles plus efficaces. Le fait que le Conseil d'État ait concrétisé cette disposition en adoptant l'art. 27 al. 4 et 5 RTVTC, qui exige des détenteurs de voitures destinées au transport professionnel de personnes qu'ils équipent leur véhicule d'un système de géolocalisation, relève de la marge d'appréciation de l'autorité exécutive, à laquelle la chambre de céans ne saurait se substituer.

Indépendamment de ce qui précède, la finalité des contrôles au moyen des données numériques, dont celles de géolocalisation, est décrite à l'art. 49 RTVTC et vise à vérifier notamment les périodes d'attente, d'approche et de course des chauffeurs (art. 49 al. 1 let. a RTVTC), à contrôler si un VTC emprunte une voie de bus ou une voie restreinte à la circulation (art. 49 al. 1 let. b RTVTC) ou encore si un taxi ou un VTC circule dans le dessein de rechercher des clients ou si un VTC ne respecte pas l'obligation de n'intervenir que sur commande ou réservation préalable (art. 49 al. 1 let. c RTVTC). Ces buts sont ainsi légitimes et permettent de vérifier le respect des prescriptions légales, les données issues des seuls tachygraphe et compteur n'apparaissant pas suffisantes. En outre, contrairement à ce que soutiennent les recourants, l'on ne saurait déduire de l'installation d'un système de géolocalisation un devoir d'information des clients, qui ne sont pas directement identifiables du fait de l'utilisation d'un taxi ou d'un VTC. Le grief sera également écarté.

5.3.7. Les recourants prétendent que l'obligation d'apposer un logo officiel des deux côtés du véhicule de taxi serait contraire à la liberté économique puisqu'elle ne répondrait à aucun intérêt public de visibilité supplémentaire et que le numéro de plaque et la « bonbonne » seraient suffisants. Il en résulterait également une perte financière pour les chauffeurs, au vu des dégâts sur les carrosseries qui seraient causés par lesdits logos, lesquels ne pourraient pas non plus être aisément

- 19/26 -

A/4047/2022

retirés. Selon l'autorité intimée, la disposition contestée se fonderait sur la LTVTC, qui ne faisait pas l'objet du recours.

Comme l'indique le Conseil d'État, une telle obligation résulte effectivement de l'art. 21 al. 1 let. c LTVTC, qui prévoit que tout taxi en service doit être muni en permanence d'un équipement composé notamment d'un logo officiel distinctif sur chaque côté de la voiture, l'enseigne « Taxi » étant réservée à cette seule catégorie. Sur la base de l'art. 21 al. 2 LTVTC, le Conseil d'État a fixé plus en détail ladite condition relative aux voitures, en adoptant l'art. 31 al. 1 à 4 RTVTC, qui n'outrepasse pas le cadre de la loi, ce que les recourants ne prétendent au demeurant pas. À cela s'ajoute que la chambre de céans a déjà contrôlé la conformité à la liberté économique de l'art. 21 al. 1 let. c LTVTC et considéré que l'obligation d'apposer le logo « taxi » sur les véhicules n'entravait pas les chauffeurs ou entreprises concernés dans leur activité mais permettait, au contraire, de les distinguer des VTC, de sorte que ladite obligation ne constituait pas une ingérence dans leur liberté économique (ACST/26/2022 précité consid. 5c). Il ne saurait en être autrement dans la présente cause, de sorte que le grief sera écarté.

5.3.8. Les recourants prétendent que l'obligation faite aux chauffeurs de taxi d'appliquer un prix forfaitaire pour des courses de l'aéroport vers des zones prédéfinies porterait atteinte à leur liberté de fixer souverainement leur prix, une telle mesure ne poursuivant aucun intérêt public et étant moins adéquate qu'un plafonnement des prix. Selon l'autorité intimée, les recourants procéderaient à une interprétation erronée de l'art. 32 al. 5 RTVTC, puisque l'art. 22 al. 2 LTVTC prévoirait l'enclenchement du compteur horokilométrique, même en cas de prix forfaitaire, lequel limiterait bien le prix des courses.

Les recourants ne critiquent pas les prix forfaitaires définis à l'art. 32 al. 5 let. a à d RTVTC au départ de l'aéroport à destination des lieux mentionnés par cette disposition, mais le principe même des prix forfaitaires, qui résulte de l'art. 22 al. 1 let. b LTVTC applicable aux taxis. Selon cet article, le prix de la course, en fonction du choix des clients, est déterminé par un prix forfaitaire au départ de certains lieux et à destination de zones prédéfinies à l'intérieur des frontières cantonales. Cette disposition, que l'art. 32 al. 5 LTVTC concrétise, a été adoptée aux fins de rendre les prix des taxis plus attractifs et rassurants pour la clientèle, notamment internationale, ce qui constitue un intérêt public admissible et s'inscrit dans les buts poursuivis par la LTVTC, en particulier pour protéger la confiance que les passagers doivent inévitablement accorder à des chauffeurs professionnels de personnes (arrêt du Tribunal fédéral 2C\_400/2021 du 18 août 2021 consid. 4.3 et les références citées). L'art. 32 al. 5 RTVTC est également conforme au principe de la proportionnalité, dès lors qu'il ne s'applique qu'aux trajets depuis ou à destination de l'aéroport, pour les trajets définis aux let. a à d, soit la zone contiguë à l'aéroport, la zone des organisations internationales ainsi

- 20/26 -

A/4047/2022

que le centre-ville (rive droite ou rive gauche). Les recourants ne sauraient prétendre que la mesure en cause n'atteindrait pas son but car les prix forfaitaires ne tiendraient pas compte du nombre de passagers et de bagages, puisque tel est précisément la raison d'être d'un prix forfaitaire, comme le mentionnent les travaux en commission parlementaire. Ils ne peuvent pas non plus arguer que les prix forfaitaires, au demeurant fixés d'entente avec les milieux professionnels intéressés, auraient un effet inverse à celui recherché, en faisant fuir les clients, dans la mesure où l'art. 22 al. 2 LTVTC exige que si le prix de la course est fixé de manière forfaitaire, il ne peut excéder le montant calculé par le compteur horokilométrique,

qui doit rester enclenché lors de toute course. Il en résulte, comme l'a expliqué le représentant du Conseil d'État en commission parlementaire, qu'un tel mécanisme permet aux clients de payer le prix effectif s'il est inférieur au forfait. En outre, en prétendant qu'un plafonnement des prix aurait été plus adéquat, les recourants perdent de vue que la notion de prix forfaitaire résulte de la LTVTC, de sorte que le Conseil d'État ne pouvait définir des prix maximaux dans les cas mentionnés à l'art. 22 al. 1 let. b LTVTC, conformément à la délégation de l'art. 22 al. 3 LTVTC.

Il s'ensuit que les dispositions contestées du RTVTC sont conformes à la liberté économique, de sorte que le grief doit être écarté. 6)

Les recourants se plaignent d'une inégalité de traitement entre concurrents directs.

6.1. La liberté économique comprend le principe de l'égalité de traitement entre personnes appartenant à la même branche économique. Selon ce principe, déduit des art. 27 et 94 Cst., sont prohibées les mesures étatiques qui ne sont pas neutres sur le plan de la concurrence entre les personnes exerçant la même activité économique. On entend par concurrents directs les membres de la même branche économique qui s'adressent avec les mêmes offres au même public pour satisfaire les mêmes besoins (ATF 148 II 121 consid. 7.1 et les références citées). L'égalité de traitement entre concurrents directs n'est pas absolue et autorise des différences, à condition que celles-ci reposent sur une base légale, qu'elles répondent à des critères objectifs, soient proportionnées 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 143 I 37 consid. 8.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C\_772/2017 du 13 mai 2019 consid. 3.1.1 et les références citées).

6.2. En l'espèce, les recourants font valoir une inégalité de traitement par rapport à leurs concurrents directs, les VTC, qui ne seraient pas soumis aux mêmes dispositions concernant les conditions de délivrance des AUADP (art. 17 al. 7 RTVTC), l'obligation de munir les voitures d'un logo « Taxi » (art. 31 al. 1, 2 et 4 RTVTC) et les prix forfaitaires de certaines courses (art. 32 al. 5 RTVTC). Selon l'autorité intimée, en se prévalant d'une inégalité de traitement entre

- 21/26 -

A/4047/2022

concurrents directs, les recourants perdraient de vue que le système de la LTVTC était fondé sur deux catégories de transporteurs de personnes, aux droits et obligations distincts, devant être traitées de manière différente.

L'inégalité dont les recourants se prévalent résulte de l'AUADP octroyée aux taxis et aux entreprises de taxis. En effet, la LTVTC prévoit un système fondé sur deux catégories de transporteurs professionnels de personnes et introduit une distinction entre la catégorie des « taxis » (art. 2 al. 1 let. a et 5 let. a LTVTC) et celle des VTC (art. 2 let. b et 5 let. b LTVTC), la loi conférant des droits et imposant des obligations selon le type d'activité exercée par le transporteur (ACST/26/2022 précité consid. 6b). Comme l'admet la jurisprudence, le statut de ces deux catégories de transporteurs professionnels de personnes et les droits et obligations qui en dérivent sont suffisamment différents pour leur appliquer certaines règles ou restrictions distinctes (arrêt du Tribunal fédéral 2C\_772/2017 précité consid. 3.1.5 et les références citées), en limitant le nombre de personnes pouvant disposer d'une AUADP, tout en veillant à ne pas restreindre de manière disproportionnée

l'exploitation du service de transport professionnel de personnes dans son ensemble (arrêt du Tribunal fédéral 2C\_690/2017 du 13 mai 2019 consid. 4.2.2 et les références citées). Dans ce sens, l'exigence du respect d'un certain nombre de conditions pour la délivrance des AUADP, l'obligation d'apposer sur les taxis un logo distinctif ou encore celle de pratiquer des prix forfaitaires pour certaines courses se fondent sur le droit d'usage accru du domaine public accordé aux seuls chauffeurs de taxis, à l'exclusion des VTC, ce qui n'emporte aucune inégalité de traitement entre concurrents directs, conformément à la jurisprudence (ACST/26/2022 précité consid. 6b). 7)

Les recourants font grief aux règles en matière de géolocalisation prévues par le RTVTC de contrevenir à la garantie du respect de la sphère privée.

7.1. Le droit au respect de la sphère privée au sens de l'art. 13 al. 1 Cst., dont le champ d'application concorde largement avec celui de l'art. 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 (CEDH - RS 0.101), est une expression particulière de la liberté personnelle et absorbe cette dernière s'agissant notamment du droit de toute personne au respect de sa vie privée et familiale. L'art. 13 al. 2 Cst. en détaille l'une des composantes et prémunit l'individu contre l'emploi abusif de données qui le concernent (ATF 140 I 381 consid. 4.1). L'art. 21 Cst-GE contient une garantie similaire.

7.2. Les garanties de l'art. 13 al. 2 Cst. sont concrétisées par la législation applicable en matière de protection des données, comme le rappellent l'art. 1 de la loi fédérale sur la protection des données du 19 juin 1992 (LPD - RS 235.1) et, à Genève, s'agissant des relations régies par le droit public cantonal, l'art. 1 al. 2 let. b de la loi sur l'information du public, l'accès aux documents et la protection des

- 22/26 -

A/4047/2022

données personnelles du 5 octobre 2001 (LIPAD - A 2 08), en particulier le Titre II de cette loi dédié à la protection des données personnelles.

Par données personnelles, il faut comprendre toutes les informations se rapportant à une personne physique ou morale de droit privé, identifiée ou identifiable (art. 4 let. a LIPAD). Les données personnelles sensibles comprennent les données personnelles sur les opinions ou activités religieuses, philosophiques, politiques, syndicales ou culturelles, la santé, la sphère intime ou l'appartenance ethnique, des mesures d'aide sociale, des poursuites ou sanctions pénales ou administratives (art. 4 let. b LIPAD). En outre, par profil de la personnalité, l'on entend un assemblage de données qui permet d'apprécier les caractéristiques essentielles de la personnalité d'une personne physique (art. 4 let. c LIPAD).

La LIPAD énonce un certain nombre de principes généraux régissant la collecte et le traitement de données personnelles, en particulier en matière de base légale (art. 35 al. 1 LIPAD), de bonne foi (art. 38 LIPAD), de proportionnalité (art. 36 LIPAD), de finalité (art. 35 al. 1 LIPAD), de reconnaissabilité de la collecte (art. 38 LIPAD), d'exactitude (art. 36 LIPAD), de sécurité des données (art. 37 LIPAD) et de leur destruction (art. 40 LIPAD).

7.3. En l'espèce, selon les recourants, les données de géolocalisation des véhicules, qu'ils soient utilisés à des fins professionnelle ou privées, seraient captées indistinctement par le système.

L'art. 19 al. 5 LTVTC prévoit toutefois que le Conseil d'État peut exiger que les voitures en service soient équipées d'un système de géolocalisation, ce qui exclut déjà les données résultant d'une utilisation à des fins privées. En outre, la finalité de l'installation d'un tel système résulte de l'art. 49 RTVTC, qui traite des contrôles au moyen de données numériques et concrétise notamment l'obligation de fournir les données de géolocalisation de l'art. 37 al. 2 LTVTC, soit une base légale formelle (art. 35 al. 1 et 2 LIPAD), qui est donc de vérifier le respect des prescriptions mentionnées aux let. a à c de l'art. 49 al. 1 RTVTC, soit des données obtenues dans le cadre de l'activité de chauffeur professionnel de personnes.

Ainsi, même à supposer que l'ensemble des données de géolocalisation soit collecté, seules celles relatives à l'utilisation du véhicule à des fins professionnelles doivent être fournies, conformément aux art. 35 al 1 et 36 al. 1 LIPAD, les chauffeurs ayant en outre un droit d'accès aux données les concernant (art. 52 al. 2 RTVTC, qui renvoie aux art. 44 ss LIPAD). À cela s'ajoute qu'en informant les personnes concernées sur les finalités du système de géolocalisation, l'art. 49 al. 1 RTVTC assure la transparence du traitement des données concernant les chauffeurs professionnels de personne (art. 38 LIPAD).

Dans ce cadre, les recourants ne sauraient prétendre que les données des clients seraient également collectées, ce qui ne ressort d'aucune disposition de la

- 23/26 -

A/4047/2022

LTVTC ou du RTVTC, puisque la géolocalisation ne concerne que les véhicules et non les personnes, en particulier pas les clients transportés. C'est dès lors en vain que les recourants prétendent que ces derniers devraient être informés de l'utilisation d'un système de géolocalisation du véhicule qu'ils empruntent.

Par ailleurs, bien que les recourants concluent à l'annulation de l'art. 51 al. 3 et 4 RTVTC, qui concerne la durée de conservation des données de géolocalisation, fixée à six mois sauf en cas de contentieux, ils n'émettent aucune critique à son encontre. Il en va de même de l'art. 52 RTVTC, qui renvoie aux art. 44 ss LIPAD concernant le droit d'accès des personnes aux données collectées, ce qui ne répond pas aux exigences de motivation de l'art. 65 al. 3 LPA. 8)

Enfin, les recourants se plaignent d'une violation du principe de la bonne foi.

8.1. D'un point de vue juridique, nul ne peut en principe revendiquer un droit au maintien de règles de droit en vigueur, le principe de la bonne foi, qui découle des art. 5 al. 3 et 9 Cst., supposant, tout au plus, que dans certaines circonstances l'État adopte des délais transitoires raisonnables avant de mettre en œuvre de nouvelles réglementations contraignantes, afin que les personnes concernées disposent d'une période adéquate pour s'y adapter (ATF 145 II 140 consid. 4). Seuls les « droits acquis » jouissent d'une stabilité juridique accrue face à d'éventuelles modifications législatives, à savoir des droits découlant de la loi, d'un acte administratif ou d'un contrat de droit administratif, que l'autorité s'est volontairement engagée à ne pas supprimer ou restreindre lors de modifications législatives ultérieures. Ces droits sont liés à la confiance réciproque pouvant exister entre l'État et l'administré, lorsque tous deux partent de bonne foi de l'idée que leurs relations juridiques resteront en principe inchangées pour une durée déterminée. Ils bénéficient ainsi d'une protection renforcée face au changement de loi, mais ne sont

cependant pas totalement intangibles. Il est possible d'y porter atteinte pour des raisons prépondérantes d'intérêt public, en s'appuyant sur une base légale et en respectant le principe de proportionnalité (ATF 145 II 140 consid. 4.2 et 4.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C\_774/2021 du 2 février 2022 consid. 4.2 et les références citées).

8.2. En l'espèce, les recourants allèguent que la durée de validité limitée au 1er janvier 2024 des cartes professionnelles reviendrait à leur retirer le droit d'exercer leur profession, ce qui serait contraire aux règles de la bonne foi. Le RTVTC ne contiendrait en outre aucune mention de l'obligation pour les chauffeurs d'obtenir une nouvelle carte professionnelle à un nouveau format pour continuer à exercer leur activité après cette date. Selon l'autorité intimée, les règles de la bonne foi ne seraient pas applicables aux cartes professionnelles, aucune disposition légale ou réglementaire n'octroyant un droit immuable les concernant. En se référant au 1er janvier 2024, l'art. 57 al. 1 RTVTC concernait en

- 24/26 -

A/4047/2022

réalité la date à partir de laquelle un changement de format de ladite carte devait intervenir, de sorte qu'à défaut de l'obtenir, les chauffeurs ne seraient plus autorisés à déployer leur activité.

La LTVTC prévoit la révocation des cartes professionnelles lorsque les conditions de délivrance ne sont plus remplies (art. 7 al. 5 LTVTC), ce qui était déjà le cas sous l'empire de l'aLTVTC (art. 5 al. 4 aLTVTC), et rien n'indique que les recourants, qui ne le soutiennent d'ailleurs pas, auraient obtenu des garanties contraires de la part des autorités. Les titulaires d'une carte professionnelle de chauffeur délivrée sous l'ancien droit ne disposent ainsi d'aucun droit acquis à leur maintien sous le nouveau droit.

Cela étant, l'art. 57 al. 1 RTVTC ne peut se lire qu'en conformité avec l'art. 46 al. 2 LTVTC, selon lequel la carte professionnelle de chauffeur de taxi ou de VTC délivrée en application de l'aLTVTC demeure valable après l'entrée en vigueur de la LTVTC, laquelle ne prévoit pas non plus sa caducité ou sa révocation, pas plus d'ailleurs que le RTVTC, pour ce motif. Aussi faut-il comprendre que le droit d'exercer la profession – qui résulte du respect des conditions mentionnées à 7 al. 3 LTVTC –, dont la carte professionnelle démontre l'existence à l'égard des tiers (ATA/1063/2018 du 9 octobre 2018 consid. 7), persiste jusqu'à l'obtention de la nouvelle carte professionnelle délivrée en application de la LTVTC.

Entièrement mal fondé, le recours sera par conséquent rejeté. 9)

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.-, qui comprend la décision sur effet suspensif, sera mis à la charge solidaire des recourants, qui succombent (art. 87 al. 1 LPA), et aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

\* \* \* \* \*

- 25/26 -

A/4047/2022

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.