

GE_GERICHTE ACST/26/2022 vom 22. Dezember 2022

GE Cour de justice, 2022-12-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ACST_26_2022

FR: GE_GERICHTE ACST/26/2022 du 22 décembre 2022

IT: GE_GERICHTE ACST/26/2022 del 22 dicembre 2022

Erwägungen

E. 12

juillet 2021 consid. 4.1 et les références citées).

b. En l'espèce, les recourants se plaignent du caractère strictement personnel et intransmissible des AUADP (art. 13 al. 3 et al. 9 let. e et 46 al. 8 à 13 LTVTC), qui revient à leur interdire de louer celles-ci à travers un taxi dans le cadre d'un bail à ferme ou à travers des plaques d'immatriculation, ce qui serait contraire à la liberté économique des chauffeurs et des entreprises de taxis. Il en irait de même de la limite d'âge du titulaire d'une AUADP, fixée à 75 ans, au-delà de laquelle celle-ci devient caduque (art. 13 al. 9 let. c LTVTC), et de l'obligation d'apposer sur chaque côté de leur véhicule un logo officiel distinctif « taxi » (art. 21 al. 1 let. c LTVTC).

c. Si l'on peut considérer que les dispositions concernant le caractère intransmissible des AUADP et la limite d'âge pour l'exercice de la profession peuvent constituer une ingérence dans la liberté économique des entreprises et chauffeurs de taxi, il ne saurait en aller de même de l'obligation d'apposer le logo « taxi », qui ne les entrave pas dans l'exercice de leur activité mais permet, au contraire, de les distinguer des VTC. L'ingérence des autres dispositions précitées dans la liberté économique n'en est pas moins admissible selon l'art. 36 Cst., les intéressés ne contestant à raison pas l'existence d'une base légale au sens de l'art. 36 al. 1 Cst.

d. En effet, de jurisprudence constante, la collectivité publique est habilitée à réglementer l'usage accru du domaine public par les taxis. Parmi les mesures admissibles au regard de l'art. 27 Cst., le législateur peut limiter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis sur le domaine public et déterminer le cercle des bénéficiaires de ces emplacements. Il doit toutefois veiller à ne pas restreindre de façon disproportionnée l'exploitation du service dans son ensemble ; en particulier il ne doit pas soumettre la profession de taxi à un *numerus clausus* déterminé uniquement par les besoins du public. L'interdiction dudit *numerus clausus* ne concerne pas le nombre de places de stationnement, qui

- 15/20 -

A/1466/2022

est par la force des choses limité, mais le nombre de titulaires d'autorisations. Les autorisations ne doivent ainsi pas être concentrées entre les mains d'un petit cercle toujours identique de bénéficiaires, mais être réparties équitablement entre les différents concurrents, selon un système permettant également l'accès à de nouveaux candidats. L'exigence d'égalité entre concurrents suppose, pour être effective, la mise en place d'un système de distribution des autorisations qui soit cohérent, transparent et fondé sur des motifs objectifs, sous peine d'ouvrir la porte à l'arbitraire (arrêt du Tribunal fédéral 2C_394/2020 du 20

novembre 2020 consid. 7.2 et les références citées).

Les dispositions querellées poursuivent un tel but, à savoir éviter que les autorisations soient conservées par les mêmes bénéficiaires afin de les répartir équitablement entre les différents concurrents et de permettre l'accès à la profession de nouveaux candidats. Le caractère strictement personnel et intransmissible des AUADP permet en outre de mettre un terme à leur commerce, ce qui constitue également un but d'intérêt public admissible, comme l'a relevé le Tribunal fédéral (arrêt du Tribunal fédéral 2C_394/2020 précité consid. 7.4.1), puisque lesdits transferts sont susceptibles de créer de la spéculation sur les prix et de faire perdre le contrôle sur les critères d'attribution, qui se doivent d'être transparents et objectifs.

e. Ledit caractère strictement personnel et intransmissible des AUADP répond aussi aux exigences de la proportionnalité, puisqu'une telle mesure permet à l'autorité d'effectuer un contrôle sur l'attribution des AUADP et éviter leur commerce et, par voie de conséquence, des spéculations sur les prix. Dans ce cadre, les recourants ne sauraient être suivis lorsqu'ils allèguent que des abus n'auraient pas été démontrés, non seulement au vu des constats du Conseil d'État résultant du rapport RD 1'327 mais également des déclarations des représentants des milieux des taxis lors de leur audition par la commission parlementaire. Il en ressort que de nombreux titulaires d'AUADP mettaient en location leurs plaques, percevant une rente pouvant atteindre jusqu'à CHF 2'000.- par mois par jeu de plaques, sans pour autant exercer eux-mêmes la profession. Ce prix à payer, ajouté à une diminution des revenus, plaçait les chauffeurs concernés dans une situation de précarité économique, qu'ils devaient compenser en augmentant leur temps de travail. L'intransmissibilité des AUADP permet ainsi non seulement de mettre fin à une telle précarisation de la profession et à l'enrichissement correspondant des titulaires des AUADP, mais également d'inciter ceux n'exerçant plus comme chauffeur de les restituer afin de permettre l'accès à la profession de nouvelles personnes.

Les recourants soutiennent que des mesures moins incisives que la stricte intransmissibilité, comme un contrôle des prix pratiqués, permettraient également d'atteindre ces buts. Outre le fait qu'on ne voit pas comment un tel contrôle favoriserait la rotation des AUADP, le grief des recourants est infondé, au vu des

- 16/20 -

A/1466/2022

pratiques ayant subsisté durant de nombreuses années malgré les tentatives d'encadrement de la part des autorités, et qui ont conduit à la situation dans laquelle près de cent cinquante AUADP se sont concentrées dans les mains d'une cinquantaine de personnes, lesquelles les mettaient en location à des prix exorbitants à des chauffeurs n'étant pas en mesure d'accéder à la profession. Laisser subsister le seul bail à ferme, comme le proposent les recourants, n'apparaît pas non plus satisfaisant, non seulement en raison du fait qu'il n'est plus que rarement pratiqué selon les déclarations des professionnels entendus en commission parlementaire, mais également en l'absence de possibilité de contrôle des prix de location pratiqués, ce qui était déjà problématique sous l'empire de l'aLTaxis. Pour les mêmes motifs, laisser subsister l'activité de « doubleur » n'apparaît pas non plus envisageable, au vu de la relation de dépendance créée avec le titulaire de l'AUADP et la précarisation du chauffeur concerné en résultant.

Enfin, contrairement à ce que soutiennent les recourants, leurs intérêts privés ne sauraient primer les intérêts publics, précédemment mentionnés, poursuivis par les dispositions qu'ils contestent. Outre le fait que la poursuite du même type d'activité, sous la forme d'un bail à ferme d'un véhicule par exemple, demeure possible pour les VTC, qui ne sont pas concernés par le *numerus clausus*, le transfert de l'utilisation d'une AUADP dans le cadre d'un contrat de travail est également envisageable, ce qui réduit dans une large mesure l'atteinte à la liberté économique des recourants, lesquels se contentent d'alléguer que le fait de salarier des chauffeurs de taxi ne serait pas rentable d'un point de vue économique, sans pour autant le démontrer. Comme l'a indiqué l'intimé, ce qui ressort aussi des débats en commission parlementaire, les entreprises de transport qui ne sont pas en mesure de développer une activité leur permettant de créer de l'emploi devront restituer leurs AUADP, dès lors que l'État n'a pas vocation à délivrer une telle autorisation pour qu'elles se déchargent du risque économique en découlant sur une tierce personne afin de dégager un bénéficiaire. Il sera en outre encore rappelé qu'en droit public, le transfert de droits et devoirs administratifs doit constituer l'exception (arrêt du Tribunal fédéral 2C_394/2020 précité consid. 7.4.1). Il s'ensuit que l'incessibilité de l'AUADP respecte le principe de la proportionnalité sous ses différents aspects et constitue une restriction admissible à la liberté économique dans sa dimension individuelle.

f. Il en va de même de la fixation d'une limite d'âge au-delà de laquelle l'AUADP devient caduque. Cette mesure permet ainsi de faire entrer de nouveaux chauffeurs dans la profession et habilite les chauffeurs concernés à exercer leur activité dix ans après l'âge légal de la retraite, les intéressés pouvant, après avoir atteint l'âge de 75 ans, continuer leur activité de chauffeurs en qualité de VTC. Elle constitue par conséquent également une restriction admissible à la liberté économique.

- 17/20 -

A/1466/2022

6)

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

a. 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

E. 13

mai 2019 consid. 3.1.1 et les références citées). Sous l'angle de l'égalité de traitement, les art. 27 et 94 Cst. garantissent aux concurrents directs une protection plus étendue que celle offerte par l'art. 8 Cst. (arrêt du Tribunal fédéral 2C_772/2017 précité consid. 3.1.2).

b. 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 restrictives.

Ils perdent toutefois de vue qu'à l'instar de l'aLTVTC, la LTVTC prévoit un système fondé sur deux catégories de transporteurs professionnels de personnes, en introduisant 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). Comme dans l'ancienne loi, bien que ces deux catégories relèvent du transport professionnel de personnes et que les activités exercées soient analogues, la LTVTC confère des droits et impose des obligations variant selon le type d'activité exercée par le transporteur.

Les chauffeurs de taxi, à l'exclusion des chauffeurs de VTC, peuvent ainsi s'arrêter aux stations de taxi dans l'attente de clients, utiliser les voies réservées aux transports en commun et emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte (art. 20 al. 1 let. a à c LTVTC). Ils ont le droit de prendre en charge un client qui les hèle dans la rue (art. 20 al. 3 LTVTC) et de porter l'enseigne « taxi » (art. 5 let. a LTVTC). Ils peuvent en outre se voir attribuer un droit d'accès prioritaire à une zone privilégiée, dite « zone réservée », dans le périmètre de l'Aéroport international de Genève (ci-après : AIG ; art. 33 al. 2 let. a LTVTC). En contrepartie, les chauffeurs de taxi sont soumis à des obligations spécifiques. Ils doivent notamment s'acquitter d'une taxe annuelle (art. 36 LTVTC), être équipés d'un compteur horokilométrique ou d'un autre

- 18/20 -

A/1466/2022

dispositif reconnu pour calculer le prix des courses (art. 21 al. 1 let. a LTVTC), respecter les montants tarifaires maximaux fixés par le Conseil d'État (art. 22 al. 3 LTVTC/GE) et accepter en principe toutes les courses (art. 23 al. 1 LTVTC/GE).

À l'inverse, les chauffeurs de VTC ne sont pas au bénéfice du droit d'usage accru du domaine public, ne bénéficient en particulier d'aucun emplacement de stationnement réservé et ont interdiction d'utiliser les voies réservées aux transports en commun. Ils ne jouissent pas des autres prérogatives réservées aux taxis, comme l'enseigne « taxi », l'accès privilégié à l'AIG, ou le droit de se faire héler par un client dans la rue.

Le statut de ces deux catégories de transporteurs professionnels de personnes, tel que prévu par la LTVTC, qui reprend sur ce point l'aLTVTC précédemment en vigueur, et les droits et obligations en dérivant sont dès lors suffisamment différents pour leur appliquer certaines règles ou restrictions distinctes – comme l'admet la jurisprudence (arrêt du Tribunal fédéral 2C_772/2017 précité consid. 3.1.5 et les références citées) –, qui poursuivent en outre un intérêt public légitime, en particulier promouvoir un service public efficace, économique et de qualité, ce que rappelle l'art. 1 al. 1 LTVTC. Cette distinction limite en effet 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, conformément aux exigences posées par la jurisprudence (arrêt du Tribunal fédéral 2C_690/2017 du 13 mai 2019 consid. 4.2.2 et les références citées).

Dans ce sens, l'interdiction de la location de plaques et du bail à ferme pour les taxis, de même que la fixation d'une limite d'âge pour l'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou l'obligation d'apposer sur les taxis un logo distinctif 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 susmentionnée. 7)

Enfin, les recourants ne peuvent pas non plus être suivis lorsqu'ils se plaignent d'une violation du principe de la bonne foi, dès lors que l'AUADP octroyée aux taxis ne confère en principe pas de droit acquis (arrêt du Tribunal fédéral 2C_394/2020 précité consid. 9). Il n'en va pas différemment dans le cas d'espèce, dès lors que la LTVTC prévoit le réexamen des conditions d'attribution des autorisations tous les six ans (13 al. 5 LTVTC), ce qui était déjà le cas sous l'empire de l'aLTVTC (art. 12 al. 1 aLTVTC), et que rien n'indique que les recourants, qui ne le soutiennent d'ailleurs pas, auraient obtenu des garanties concernant la poursuite de leur activité de location de plaques. À cela s'ajoute que les dispositions transitoires de la LTVTC permettent aux professionnels de la

- 19/20 -

A/1466/2022

branche de s'adapter à la nouvelle réglementation, puisqu'ils bénéficient d'un délai d'un an pour ce faire (art. 46 al. 8 LTVTC).

Entièrement mal fondé, le recours sera par conséquent rejeté. 8)

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 2'000.-, 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).

* * * * *

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