

GE_GERICHTE ATA/313/2017 vom 21. März 2017

GE Cour de justice, 2017-03-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_313_2017

FR: GE_GERICHTE ATA/313/2017 du 21 mars 2017

IT: GE_GERICHTE ATA/313/2017 del 21 marzo 2017

Regeste

Résumé: Le législateur cantonal a choisi de soumettre l'exercice de la profession de chauffeur de limousine à la possession d'une carte professionnelle. Par deux fois, les recourantes ont employé deux chauffeurs démunis de carte professionnelle. Pas de violation de la liberté économique. Compte tenu du fait que la première infraction reprochée aux recourantes est prescrite et au vu de l'ensemble des circonstances, il convient de réduire le montant de l'amende. Recours partiellement admis.

Erwägungen

E. 1

Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

E. 2

La LTaxis a pour objet d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles et une exploitation des services de taxis et de limousines conformes, notamment, aux exigences de la sécurité publique, de la moralité publique, du respect de l'environnement et de la loyauté dans les transactions commerciales ainsi qu'aux règles relatives à l'utilisation du domaine public (art. 1 LTaxis).

E. 3

Les limousines sont des voitures automobiles « servant au transport professionnel de personnes qui ne sont pas affectées au service du taxi et sont mises par réservation préalable à la disposition de clients pendant une période de temps, contre rémunération selon des conditions fixées à l'avance entre les parties » (art. 3 al. 4 LTaxis).

Les chauffeurs de tels véhicules doivent être titulaire d'une carte professionnelle de chauffeur de limousine (art. 7 al. 1 LTaxis).

Les exploitants d'entreprises de limousines doivent respecter les dispositions des lois et ordonnances fédérales, de la LTaxis et de ses dispositions d'application ainsi que veiller à ce que ces prescriptions soient respectées par leurs chauffeurs (art. 35 al. 1 LTaxis).

E. 5

Les recourantes ne contestent pas la matérialité de l'infraction qui leur est reprochée, et admettent que la course du 30 avril 2015 a été réalisée par un chauffeur qui n'était pas autorisé, selon la législation genevoise, à conduire une limousine.

E. 6

Les recourantes soutiennent que la LTaxis, en instaurant des exigences supplémentaires à celles prévues par le droit fédéral pour autoriser un chauffeur professionnel à conduire une limousine, violerait le principe de la liberté économique.

a. Selon l'art. 27 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), la liberté économique est garantie. Elle comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée et son libre exercice (art. 27 al. 2 Cst.). Cette liberté protège toute activité économique privée, exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu (ATF 128 I 19 consid. 4c.aa p. 29 ; Message du Conseil fédéral du 20 novembre 1996 relatif à une nouvelle Constitution fédérale, in FF 1997 I 1 ss p. 176).

b. Toute restriction d'un droit fondamental doit être fondée sur une base légale (art. 36 al. 1er Cst.), être justifiée par un intérêt public ou par la protection d'un droit fondamental d'autrui (art. 36 al. 2 Cst.) et apparaître proportionnée au but visé (art. 36 al. 3 Cst.). L'essence des droits fondamentaux est inviolable (art. 36 al. 4 Cst.).

Au titre de l'intérêt public pouvant justifier une restriction à la liberté économique, sont autorisées les prescriptions cantonales instaurant des mesures de police, des mesures de politique sociale ou des mesures dictées par la réalisation d'autres intérêts publics (ATF 125 I 322 consid. 3a p. 326 ; arrêt du Tribunal fédéral 2P.90/2005 du 18 avril 2006 ; ATA/509/2006 du 19 septembre 2006 ;

- 7/10 - A/3328/2016 Andreas AUER/Giorgio MALINVERNI/Michel HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, vol. 2, 2006, n. 976 ss, p. 457 ss). 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 (arrêt du Tribunal fédéral 2P.83/2005 du 26 janvier 2006, consid. 2.3 et la jurisprudence citée).

c. En l'espèce, le législateur cantonal a choisi de soumettre l'exercice de la profession de chauffeur de limousine à la possession d'une carte professionnelle visant à garantir la qualité du service offert, en particulier en assurant que lesdits chauffeurs maîtrisent le français, des rudiments d'anglais ainsi que les obligations résultant de la loi.

Dans une ville internationale comme Genève, ces exigences remplissent un intérêt public, soit de garantir aux utilisateurs – le plus souvent des personnes étrangères à la ville – un haut niveau de la qualité du service. Cette volonté de garantir la qualité des chauffeurs ressort sans ambiguïté des travaux législatifs : « À un député qui demande si le projet de loi vise une régulation quantitative par le numerus clausus ainsi qu'une régulation qualitative par l'introduction d'autres dispositions, Me Roulet explique que c'est bien le cas et que c'est l'intérêt public qui doit être défendu. La régulation qualitative peut devenir quantitative si des barrages d'entrée dans la profession sont introduits. Lorsque le nombre de chauffeurs est trop important, la qualité baisse inévitablement » (cf. rapport de la commission des transports chargée d'étudier le projet de LTaxis du 3 janvier 2005 p. 4)

d. Au surplus, c'est en vain que les recourantes soutiennent que les examens permettant d'obtenir la carte professionnelle de chauffeur de limousine seraient trop difficiles ou que le nombre de sessions serait insuffisant. Comme cela vient d'être rappelé, le fait de demander que des chauffeurs de limousine parlent le français et maîtrisent des rudiments d'anglais répond à un intérêt public, et les recourantes n'indiquent pas en quoi les examens organisés

par le service dépasseraient le contrôle de ces exigences.

En outre, dans l'hypothèse où l'organisation d'une session annuelle serait insuffisante, les milieux professionnels peuvent demander la mise sur pied d'une session extraordinaire (art. 30 al. 3 RTaxis), ce qu'elles n'ont pas fait ces dernières années.

Partant, le grief de violation de la liberté économique doit être écarté.

E. 7

Les recourantes soutiennent que la décision litigieuse viole le principe de la proportionnalité du fait du montant de l'amende infligée.

- 8/10 - A/3328/2016

a. L'art. 45 al. 1 LTaxis prévoit qu'une amende entre CHF 100.- et CHF 20'000.- peut être infligée afin de sanctionner les infractions à la LTaxis ou à ses dispositions d'exécution.

b. Du fait de la nature pénale des amendes administratives, déjà rappelé ci-dessus, leur quotité doit être fixée en tenant compte des principes généraux régissant le droit pénal. Selon la jurisprudence constante, l'administration doit faire preuve de sévérité afin d'assurer le respect de la loi et jouit d'un large pouvoir d'appréciation pour infliger une amende et la juridiction de céans ne la censure qu'en cas d'excès. Enfin, l'amende doit respecter le principe de la proportionnalité (ATA/871/2015 du 25 août 2015 ainsi que les références citées).

c. En l'espèce, la chambre administrative retiendra que l'une des infractions reprochées aux recourantes est prescrite. D'autre part, la société exploite un nombre important de véhicules et, malgré cela, n'apparaît pas avoir d'antécédents dans ce domaine. De plus, ainsi que les recourantes le relèvent, le marché du transport de personnes par des véhicules individuels a été pour le moins perturbé ces dernières années par l'apparition de nouveaux acteurs œuvrant avec des moyens faisant appel à des technologies informatiques, remettant ainsi de fait en question la législation applicable.

Cela dit, les motifs mis en avant par les recourantes pour expliquer l'infraction, soit une erreur de planning en période de forte activité, ne peuvent être retenus comme un élément à décharge dès lors qu'il appartient précisément à l'exploitant d'élaborer des plannings adaptés et, cas échéant, de refuser des courses si leur réalisation dans le respect de la loi n'est pas assurée.

Au vu de l'ensemble de ces circonstances, le montant de l'amende infligée sera diminué à CHF 1'000.- et le recours sera admis dans cette mesure.

E. 8

La chambre administrative relèvera en outre que l'avertissement ne figure pas parmi les sanctions et mesures prévues aux art. 45 à 47 LTaxis et ne peut donc en avoir la portée, en particulier comme antécédent. Les recourantes sont toutefois rendues attentives au fait qu'elles s'exposeraient à des sanctions en cas de récidive.

E. 9

Au vu de ce qui précède, le recours sera admis partiellement. La décision litigieuse sera annulée en ce qu'elle inflige une amende de CHF 2'250.- à A_____, Mme B_____, le montant de celle-ci étant réduit à CHF 1'000.-.

E. 10

Vu l'issue du litige, un émolument réduit à CHF 400.- sera mis à la charge des recourantes, qui succombent en partie, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 800.- leur sera allouée, à la charge de l'État de Genève (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

- 9/10 - A/3328/2016

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