

## **GE\_GERICHTE ATA/349/2011 vom 31. Mai 2011**

GE Cour de justice, 2011-05-31, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ATA\\_349\\_2011](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_349_2011)

FR: GE\_GERICHTE ATA/349/2011 du 31 mai 2011

IT: GE\_GERICHTE ATA/349/2011 del 31 maggio 2011

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Depuis le 1er janvier 2011, suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 (LOJ - E 2 05), l'ensemble des compétences jusqu'alors dévolues au Tribunal administratif a échu à la chambre administrative de la section administrative de la Cour de justice, qui devient autorité supérieure ordinaire de recours en matière administrative (art. 131 et 132 LOJ).

Les procédures pendantes devant le Tribunal administratif au 1er janvier 2011 sont reprises par la chambre administrative (art. 143 al. 5 LOJ). Cette dernière est ainsi compétente pour statuer.

#### **E. 2**

Interjeté en temps utile devant la juridiction alors compétente, le recours est recevable (art. 56A de la loi sur l'organisation judiciaire du 22 novembre 1941 -

- 9/11 - A/1369/2010 aLOJ ; art. 63 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10 dans leur teneur au 31 décembre 2010).

#### **E. 3**

Les dispositions légales et principes applicables aux centrales d'ordres de courses de taxis ont été rappelées dans l'ATA/657/2010 du 21 septembre 2010.

a. L'exploitation d'une telle centrale doit être autorisée par l'autorité compétente et une même personne ne peut se voir délivrer plus qu'une autorisation, sauf exception non réalisée en l'espèce (art. 9 al. 1 let. d et al. 2 LTaxis)

Une centrale d'ordres de courses de taxis ne peut être autorisée que si elle dispose à son siège d'une adresse fixe et d'un numéro d'appel général. Elle doit disposer de l'infrastructure et des moyens techniques lui permettant de gérer le trafic des taxis qui lui sont affiliés, de recevoir et de transmettre les ordres de courses. L'autorisation confère la faculté d'exploiter une centrale d'ordres de courses de taxis de service privé ou de service public, et la même centrale ne peut avoir pour affiliés des exploitants de taxis de service privé et des exploitants de taxis de service public (art. 13 LTaxis).

b. Selon les travaux préparatoires de la LTaxis (MGC 2003-2004 p. 3221 ss), « Les centrales d'ordres de courses de taxis jouent un rôle important dans le service public du taxi. C'est grâce à elles que le client est en mesure d'obtenir un taxi par appel téléphonique, notamment de jour comme de nuit [...] Mais il s'agit avant tout, et c'est là le but d'intérêt public, de veiller à ce que le consommateur qui se fie à un numéro d'appel d'une centrale d'ordres de courses puisse réellement faire appel à un service comportant une véritable organisation de taxis et susceptible de lui adresser un véhicule, de jour comme de nuit,

week-end compris. » Les auteurs de ces travaux ont de plus précisé que « Si les centrales peuvent exister aussi bien pour les taxis sans permis de stationnement qu'avec permis de stationnement, la mixité des centrales est par contre abolie. Dans la mesure où les taxis sans droit de stationnement n'ont en effet aucun accès ni aux stations, ni aux voies de bus, on ne peut concevoir que la même centrale diffuse indifféremment des courses à l'une et à l'autre catégorie de taxis, au risque sinon de tromper la clientèle. »

De plus, la logique d'interdire la mixité des centrales était ainsi expliquée (MGC 2004-2005/IV A 1676) : "Dès l'instant où l'on veut donner un statut très différent aux taxis avec ou sans droit de stationnement, le risque est que le public ne s'y retrouve pas. Les tarifs sont en effet différents pour un même parcours si le temps passé dans le taxi est plus long. En effet, les tarifs sont fonction de la distance certes, mais aussi du temps. Si quelqu'un prend un taxi pour descendre la rue de la Servette et que la voie de bus n'est pas accessible, ce qui est le cas pour un taxi sans droit de stationnement, il payera la course plus cher puisqu'il va se retrouver dans la file d'attente, parce que le trajet dure plus longtemps".

- 10/11 - A/1369/2010

#### **E. 4**

En l'espèce, il est établi par la procédure que la centrale de C\_\_\_\_\_ reçoit - sur des numéros d'appels séparés - tant les appels destinés à des taxis de service public que ceux concernant des courses de taxis de service privé. Les appels téléphoniques des clients aboutissent dans le même système informatique et sont gérés par les mêmes opérateurs.

Cependant, l'instruction à laquelle la chambre de céans a procédé a démontré que, contrairement à la situation traitée dans l'ATA/657/2010 précité, les opérateurs n'ont pas la possibilité de relayer une demande de course destinée à une catégorie de taxis à un chauffeur affilié à l'autre catégorie.

Il résulte de ce qui précède que, bien que les appels des clients destinés à l'une ou à l'autre des sociétés aboutissent dans le même central téléphonique, les prescriptions rappelées ci-dessus sont respectées.

Au surplus, et ainsi que l'a rappelé C\_\_\_\_\_ dans ses dernières écritures, un flou certain existe dans la manière dont les sociétés de taxis et de limousines diffusent leur numéro de téléphone qui permet d'admettre, en application du principe de la proportionnalité, que les principes voulus par le législateur sont respectés dès lors que l'opérateur, recevant un appel destiné à une catégorie de taxis, ne peut le répercuter à un véhicule appartenant à l'autre.

#### **E. 5**

Au vu de ce qui précède, le recours sera admis, et la décision litigieuse annulée.

Un émolument de CHF 1'000.-, sera mis à la charge du Scm qui succombe et une indemnité de procédure de CHF 1'500.- sera allouée à C\_\_\_\_\_, à la charge de l'Etat de Genève (art. 87 LPA). \* \* \* \* \*

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