

GE_GERICHTE ATA/351/2012 vom 5. Juni 2012

GE Cour de justice, 2012-06-05, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_351_2012

FR: GE_GERICHTE ATA/351/2012 du 5 juin 2012

IT: GE_GERICHTE ATA/351/2012 del 5 giugno 2012

Regeste

Résumé: L'intérêt public commande que les utilisateurs des taxis puissent avoir une entière confiance dans l'exactitude du prix indiqué par les taximètres. L'activité de chauffeur de taxi est incompatible avec l'activité de monteur de tachygraphes, l'impartialité exigée dudit chauffeur n'étant pas garantie. En l'espèce, le refus d'accréditation n'est ni contraire au principe de la liberté économique ni à celui de l'égalité de traitement.

Erwägungen

E. 12

septembre 1985 - LPA - E 5 10). 2.

Le recourant sollicite, à titre préalable, l'audition de deux témoins devant la chambre administrative.

Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend le droit pour l'intéressé de prendre connaissance du dossier, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (Arrêts du Tribunal fédéral 5A.34/2006 et 5P.455/2006 du 3 avril 2007, consid. 4.1 et les références citées ; 2P.205/2006 du 19 décembre 2006, publié in SJ 2007 I, p. 407 consid. 2.2).

Le droit d'être entendu n'implique cependant pas le droit de s'exprimer oralement ni celui d'obtenir l'audition de témoins ou encore l'administration de preuves déterminées. Selon le principe de la libre appréciation des preuves, le juge peut renoncer à l'administration de certaines preuves offertes lorsque le fait dont les parties veulent rapporter l'authenticité n'est pas important pour la solution du cas, lorsque la preuve résulte déjà de constatations versées au dossier ou encore quand il parvient à la conclusion que ces preuves ne sont pas décisives pour la solution du litige, voire qu'elles ne sauraient l'amener à modifier l'opinion qu'il s'est forgée sur la base du dossier (Arrêts du Tribunal fédéral 1C_309/2008 du 28 janvier 2009, consid. 4.1 ; 1C_156/2007 du 30 août 2007, consid. 3.1 ; ATF 130 II 425, consid. 2.1 p. 429 ; ATA/305/2009 du 23 juin 2009 et les autres références citées).

Dans le cas d'espèce, le dossier - comprenant notamment deux échanges d'écritures, un procès-verbal d'audition des parties et les nombreux documents contenus dans la requête du justiciable - est suffisant pour permettre à la chambre

- 8/12 - A/2502/2011 administrative de statuer en toute connaissance de cause. En conséquence, il sera renoncé à l'audition des témoins sollicitée. 3. a. Le but de la LTaxis est

d'assurer un exercice des professions de transport de personnes au moyen de voitures automobiles et une exploitation des services de taxis conformes, notamment aux exigences de la sécurité 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 al. 1 LTaxis). Les véhicules utilisés pour le service de taxis doivent répondre à toutes les garanties de sécurité, de commodité et de propreté ainsi qu'aux exigences d'équipement imposées par le droit fédéral (art. 38 al. 1 LTaxis).

Les taxis de service public doivent être équipés en permanence d'un compteur horokilométrique dont les exigences techniques et les conditions d'installation, d'utilisation et de contrôle sont fixées par le Conseil d'Etat (art. 38 al. 2 et al. 8 LTaxis)

b. L'art. 60 du règlement d'exécution de la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) (RTaxis – H 1 30.01), intitulé « taximètre », a la teneur suivante : 1 Les taxis de service public et de service privé sont équipés d'un compteur totalisateur horokilométrique (ci-après : le taximètre), dont le modèle est agréé par le service. 2 Le taximètre est fixé à l'emplacement admis par le service qui procède à son contrôle. 3 Les indicateurs de prix sont constamment visibles pour le client, de jour comme de nuit, y compris dans le cas d'une course à forfait, au sens de l'art. 52. 4 Le taximètre doit permettre de transmettre aux témoins lumineux visibles de l'extérieur du véhicule les indications exigées par l'art. 38 al. 2, de la loi et par les art. 61 et 62 du règlement. 5 Seules les stations de montage agréées par l'OCAN sont autorisées à monter et/ou réparer ces appareils. 6 Les limousines ne peuvent pas être équipées d'un taximètre ni en faire l'emploi.

c. Les taximètres sont des instruments qui, compte tenu des caractéristiques du véhicule sur lequel ils sont installés et des tarifs pour lesquels ils sont réglés, calculent automatiquement et indiquent à tout moment de l'emploi les sommes à payer par les usagers des taxis, en fonction des distances parcourues et, au-

- 9/12 - A/2502/2011 dessous d'une certaine vitesse, des durées d'occupation du véhicule (cf. annexe 1 de la directive 77/95/CEE du Conseil des communautés européennes du 21 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux taximètres).

d. La législation fédérale, en particulier les art. 100 à 102 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV - RS 741.41), fixe les conditions du contrôle, du contrôle subséquent et de la réparation des dispositifs limiteurs de vitesse et des tachygraphes.

A la différence des taximètres, un tachygraphe permet de déterminer la vitesse, le temps de conduite et la distance parcourue des véhicules soumis à la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), notamment dans le but de contrôler le temps de travail et de repos et d'élucider les causes d'accident.

Il ressort des éléments rappelés ci-dessus que les tachygraphes et les taximètres sont des appareils poursuivant un but différent. Le fait que le recourant dispose des autorisations fédérales lui permettant d'installer et de contrôler les premiers ne l'habilite pas à être accrédité, selon les normes de droit cantonal, en ce qui concerne les seconds. Dès lors, l'argumentation que semble développer l'intéressé, par laquelle il entend faire reconnaître, pour l'accréditation cantonale des taximètres, les documents fédéraux qu'il présente, n'a

pas de pertinence. 4.

Il est nécessaire de définir si les exigences de la sécurité et de la moralité publiques ainsi que de la loyauté dans les transactions commerciales prévues à l'art. 1 LTaxis interdisent, ainsi que le soutient l'OCAN, à un chauffeur de taxi d'être accrédité pour le montage et la vérification de tachygraphes et de compteurs horokilométriques.

a. La LTaxis a été adoptée en vue notamment d'améliorer le service à la clientèle et de proposer un cadre mieux structuré pour « apporter un peu d'ordre et de sérénité, indispensables à l'exercice de la profession » (MGC 2004-2005/IV D/21 1335 ss). Lors de son adoption, les milieux concernés se sont accordés sur le fait qu'elle visait à remplir un but d'intérêt public.

Dans ce cadre, il est essentiel que les utilisateurs des taxis puissent avoir une entière confiance dans l'exactitude du prix indiqué par le taximètre.

b. L'impartialité des personnes chargées du contrôle des taximètres ne doit pas pouvoir être mise en doute, ni subjectivement ni objectivement. La question déterminante ne se limite pas à savoir si l'intéressé aurait ou n'aurait pas de comportement inadmissible s'il obtenait l'accréditation litigieuse, mais bien de savoir si la représentation que les usagers auront d'un chauffeur de taxi accrédité

- 10/12 - A/2502/2011 pour le contrôle des taximètres permettrait de le considérer comme indépendant et impartial. Dans ce cadre, la personne accréditée se trouve dans une situation similaire à celle des membres des autorités, qui doivent se récuser s'il existe des circonstances de nature à faire suspecter leur partialité (art. 15 al. 1 let. d LPA ; ATA/134/2012 du 13 mars 2012).

c. En droit comparé, il est à relever que le contrôle du fonctionnement des taximètres est parfois confié à la police (cf. art. 9 al. 4 de l'ordonnance du 8 décembre 2000 sur les taxis de la commune de Bienne, consultable à l'adresse internet http://www.biel.ch/apps/law_library/data/RDCo/pdf/900/935.976.pdf). En France, la législation précise que les entreprises installant et vérifiant les taximètres ne peuvent pas « concomitamment exercer une activité liée au transport par taxi » (cf. arrêté du secrétaire d'Etat à l'industrie du 18 juillet 2001 relatif aux taximètres en service – téléchargeable à l'adresse http://www.legifrance.gouv.fr/telecharger_rtf.do?idTexte=LEGITEXT000005631326&dateTexte=20120524). 5.

Au vu de l'ensemble des éléments qui précède, c'est à juste titre que l'OCAN a refusé l'autorisation requise. Les deux activités que le recourant désire exercer en parallèle, ainsi qu'il l'exprime à réitérées reprises, sont inconciliables. Il aurait la possibilité de se favoriser ou de défavoriser d'autres chauffeurs de taxis, même si rien n'indique qu'il le ferait. Il est impossible de présenter les garanties d'impartialité et d'indépendance requises pour l'installation et la vérification des taximètres en exerçant la profession de chauffeur de taxi. 6.

L'argument du recourant selon lequel la restriction à sa liberté économique serait injustifiée est dès lors mal fondé, le refus d'autorisation reposant sur les bases légales et étant justifié par l'intérêt public exposé ci-dessus. Il en est de même du grief d'arbitraire, l'issue du litige ne dépendant pas de l'examen des pièces qu'il a produites. 7.

Le recourant se réfère au principe de l'égalité de traitement lorsqu'il cite les entreprises autorisées à installer et vérifier des taximètres et qu'il relève que les SIG et les TPG

disposent des autorisations fédérales pour installer des tachygraphes dans leurs propres véhicules.

Une décision ou un arrêté viole le principe de l'égalité de traitement consacré à l'art. 8 al. 1 Cst. lorsqu'il établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à régler ou qu'il omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente. Il faut que le traitement différent ou semblable injustifié se rapporte à une situation de fait importante (ATF 137 V 334 consid. 6.2.1 ; 134 I 23 consid. 9.1).

- 11/12 - A/2502/2011

En l'espèce, la situation des entreprises installant des taximètres n'est pas comparable à celle du recourant, dès lors qu'elles n'exploitent pas de taxis de service public. De plus, les SIG et les TPG n'installent et ne vérifient pas des taximètres, mais des tachygraphes.

La décision litigieuse ne consacre dès lors aucune inégalité de traitement, la situation du recourant étant différente de celles qu'il cite en exemple. 8.

Au vu de ce qui précède, les questions de savoir si la directive respecte le principe de la légalité et si le recourant remplit - ou ne remplit pas - les autres conditions nécessaires à l'obtention de l'autorisation qu'il sollicite souffriront de rester ouvertes. 9.

Le recours sera rejeté. Un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge du recourant, qui succombe, et il ne sera pas alloué d'indemnité de procédure (art. 87 LPA). * * * * *

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