

GE_GERICHTE A/724/2007 vom 16. Oktober 2007

GE Cour de justice, 2007-10-16, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_724_2007

FR: GE_GERICHTE A/724/2007 du 16 octobre 2007

IT: GE_GERICHTE A/724/2007 del 16 ottobre 2007

Erwägungen

E. 1

Le 21 janvier 2005, le Grand Conseil du canton de Genève a adopté la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles - LTaxis - H 1 30). Cette loi est entrée en vigueur le 15 mai 2005.

E. 2

Par arrêté du 29 juin 2004, Monsieur L_____ a obtenu l'autorisation d'exercer comme chauffeur indépendant sans permis de stationnement et sans employé au sens de l'ancienne loi sur les services de taxis du 26 mars 1999 (aLST).

E. 3

a. Dans une lettre circulaire du 22 mars 2006, le service des autorisations et patentes (ci-après : SAP) a rappelé aux exploitants d'un service de taxi privé, anciennement dénommé taxi sans droit de stationnement, que la LTaxis avait pour effet de modifier leur statut et qu'il leur appartenait de se mettre en conformité à la loi d'ici au 15 mai 2006. Dès cette date, les véhicules ne pourraient plus porter d'enseigne lumineuse avec mention « Taxi ». Une plaquette, comprenant sur fond blanc, le mot « Taxi » en noir, devrait être apposée de manière visible à l'avant et à l'arrière des véhicules. Des témoins lumineux devraient être installés à l'intérieur du taxi pour être visibles de l'extérieur et indiquer si le taxi était libre ou occupé et si le tarif I ou II était en service. Ces témoins devraient ultérieurement pouvoir également indiquer si le chauffeur avait atteint la durée maximale journalière de travail. Les exploitants devaient déposer au SAP, avant le 15 mai 2006, une requête pour le renouvellement de l'autorisation d'exploiter un taxi de service privé, selon les nouvelles conditions. Ceux qui n'effectueraient pas cette démarche dans le délai, se verraient retirer l'autorisation d'exploiter. b. Le 3 juin 2005, le département de justice, police et sécurité a informé les chauffeurs de taxi et de limousine de l'entrée en vigueur de la LTaxis et de son règlement d'exécution et des principales innovations apportées par cette nouvelle réglementation. c. Une nouvelle lettre circulaire a été adressée aux chauffeurs de taxis de service privé le 4 juillet 2006. Suite à l'entrée en vigueur de la LTaxis, les chauffeurs de taxi de service privé étaient tenus de démonter l'enseigne lumineuse (bonbonne bleue) fixée sur le toit des véhicules, de poser un autocollant « Taxi » à proximité des plaques minéralogiques et de mettre à disposition de la clientèle une fiche « information aux passagers ». Ils devaient également procéder à l'installation des témoins lumineux à l'intérieur du véhicule d'ici au 31 août 2006.

E. 4

Lors d'un contrôle effectué le 8 novembre 2006 par l'inspectorat du SAP, il a été constaté que l'enseigne lumineuse était toujours fixée sur le toit du véhicule de M. L_____, que les autocollants « Taxi » n'avaient pas été posés et que les témoins lumineux n'étaient pas

encore installés.

E. 5

Par décision du 22 janvier 2007, et après lui avoir donné la possibilité de s'expliquer sur les faits reprochés, le SAP a infligé à M. L. _____ une amende de CHF 400.- pour infractions aux articles 38 alinéas 3 et 4 LTaxis et 62 du règlement d'exécution de la LTaxis du 4 mai 2005 (RTaxis - H 1 30.01).

E. 6

M. L. _____ a interjeté recours auprès du Tribunal administratif contre cette décision le 22 février 2007. Il conclut à son annulation. La décision ainsi que la LTaxis et le RTaxis annihilait les droits acquis sous l'empire de l'ancienne réglementation, opéraient une inégalité de traitement entre concurrents et une restriction inadmissible à la liberté économique. L'obligation de supprimer l'enseigne de couleur bleue fixée sur le toit du véhicule et son remplacement par un autocollant portant la mention "Taxi" conduisaient inévitablement à ce que l'exploitant ne soit pas vu par les clients potentiels et par conséquent sollicité par eux lorsqu'il se trouvait en circulation, ce qui constituait une restriction grave à l'exercice de la profession, contraire à l'article 27 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101). La LTaxis et le RTaxis comprenaient différentes restrictions pour les taxis de service privé, comme l'interdiction d'utiliser de manière accrue le domaine public, l'obligation de rejoindre sa place de stationnement privé après chaque course, l'interdiction de commande au vol et de maraudage qui, mises ensemble, constituaient indéniablement une interdiction d'exercer le métier de chauffeur de taxi de service privé. Les mesures adoptées étaient ainsi des mesures de politique économique prohibées par la Cst. D'après le principe de la non-rétroactivité, le principe de proportionnalité exigeait que lorsqu'une nouvelle législation ne poursuivait pas un but d'intérêt public prépondérant et urgent, un régime transitoire d'une durée proportionnelle soit mis en place pour permettre aux anciens bénéficiaires de décisions de s'adapter. En l'occurrence, même avec un régime transitoire de plus longue durée, aucun chauffeur de taxi sans droit de stationnement ne pouvait se conformer à la nouvelle réglementation. Si lui-même avait bénéficié du régime accordé aux exploitants de taxis sans permis de stationnement, titulaires du brevet d'exploitant avant le 1^{er} janvier 2004, il ne se serait pas trouvé en infraction. L'article 58 alinéa 2 LTaxis consacrait ainsi une inégalité de traitement injustifiée entre les exploitants de taxis sans droit de stationnement, titulaires du brevet d'exploitant avant la date d'adoption de la loi et ceux titulaires du brevet après cette date. Enfin, tant le législateur que les autorités administratives, qui avaient assuré qu'une solution satisfaisante serait trouvée, avaient violé le principe de la bonne foi.

E. 7

Le 3 avril 2007, le département s'est opposé au recours. Les articles 38 alinéas 3 et 4 LTaxis et 62 RTaxis instituaient des distinctions visibles nécessaires entre les deux catégories de taxis, à savoir le service public et le service privé. Ils faisaient donc partie des mesures contenues dans la réglementation genevoise sur les taxis qui limitaient le nombre de permis de stationnement. Ces dispositions n'étaient par conséquent pas contraires à la liberté économique. L'interdiction de la bonbonne bleue avait pour but de protéger la clientèle de toute confusion entre taxis de service public, de service privé et les limousines. Cet objectif répondait indiscutablement à un intérêt public. Vu l'interdiction de la bonbonne bleue, les témoins lumineux devaient nécessairement se trouver à l'intérieur du véhicule. Ces témoins

s'avéraient essentiels pour permettre un meilleur contrôle, tant entre les chauffeurs eux-mêmes que par la police. Le but poursuivi était la sécurité publique ce qui constituait évidemment un intérêt public. La condition de la justification de la restriction de la liberté économique par un intérêt public était ainsi réalisée. Par ailleurs, l'interdiction du signe distinctif de la bonbonne bleue et l'obligation d'apposer deux autocollants comportant la mention « Taxi » permettaient effectivement d'éviter la confusion entre les taxis de service privé, ceux de service public et les limousines. En s'appuyant sur les travaux préparatoires de la LTaxis, le SAP était de l'avis que la seule différence de couleur de la bonbonne n'était pas suffisante pour différencier les deux catégories de taxis. Les taxis de service privé ne pouvant pas prendre en charge un client dans la circulation, un client non averti ne comprendrait pas pourquoi celui-ci ne s'arrête pas lorsqu'il le hèle. Il devait également pouvoir distinguer de manière claire s'il utilisait ou non un taxi qui avait le droit d'utiliser les voies réservées aux transports publics et de le décharger sur une station de taxi. Quant à la prescription d'installer des témoins lumineux, il s'agissait du seul moyen permettant un contrôle rapide et efficace du respect du maximum de la durée de travail par la police et par les clients. Un contrôle des tachygraphes serait beaucoup plus compliqué et diminuerait de manière sensible le nombre de contrôles. Enfin, les buts poursuivis par les articles 38 alinéas 3 et 4 LTaxis et 62 RTaxis, à savoir la sécurité publique et la protection de la clientèle contre les abus, étaient supérieurs au droit des exploitants de taxis de service privé de pouvoir fixer une bonbonne et les témoins lumineux sur le toit du véhicule. Les dispositions litigieuses respectaient donc le principe de la proportionnalité. Enfin, la LTaxis n'instituait pas de monopole. Il n'y avait dès lors pas de violation de la liberté économique. Quant à l'amende de CHF 400.- infligée, elle tenait compte de la commission intentionnelle des infractions et était parfaitement conforme au principe de la proportionnalité. M. L._____ n'invoquant aucune difficulté financière particulière, elle devait être confirmée.

E. 8

Une audience de comparution personnelle des parties a eu lieu le 8 juin 2007. a. M. L._____ a expliqué que lorsqu'il avait commencé à exploiter son taxi en 2004, il était soumis à l'aLST. La nouvelle réglementation avait grandement changé sa situation. Il désirait pouvoir continuer à travailler de la même manière qu'auparavant, jusqu'à ce qu'une place se libère pour le service public. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, il lui était très difficile d'exercer sa profession. Il n'avait pas tenu de comptabilité qui lui permettait de chiffrer le manque à gagner en circulant sans bonbonne. Il avait simplement constaté que cela décourageait les clients. Lors de l'élaboration de la loi, il avait été dit aux personnes qui avaient obtenu leur brevet après le 1^{er} janvier 2004, mais avant l'entrée en vigueur de la LTaxis qu'une solution serait trouvée pour qu'elles obtiennent un permis de service public. b. Le représentant de département a relevé que le Tribunal fédéral avait admis la validité de la date-butoir du 1^{er} janvier 2004. S'agissant de la suppression de la bonbonne bleue, elle avait pour but d'éviter les confusions avec les taxis de service public qui étaient les seuls à pouvoir être hélés par des clients sur la voie publique.

E. 9

Il convient de déterminer si, en refusant le droit aux taxis de service privé d'apposer une bonbonne lumineuse sur le toit et en exigeant de ceux-ci l'installation de témoins lumineux à l'intérieur du véhicule, la LTaxis et son règlement d'exécution répondent à un intérêt public.

E. 10

La législation sur les taxis ne peut, par des restrictions multiples, chercher à éradiquer les taxis de service privé, car elle poursuivrait alors un but de politique économique prohibé par la Cst. En l'occurrence, il ressort de la LTaxis que les taxis de service public ont des prérogatives plus étendues, en particulier, un droit d'usage accru du domaine public mais sont soumis à davantage de contraintes. En souhaitant que les taxis de service public et ceux de service privé puissent être distingués et identifiés dans un but de protection du public, la LTaxis répond à un intérêt public. De même, en exigeant que les taxis de service privé soient équipés de témoins lumineux, la LTaxis a pour but de permettre un meilleur contrôle de la profession. Elle poursuit ainsi un but d'intérêt public. Reste à examiner si ces mesures, soit l'interdiction de posséder une bonbonne sur le toit et l'installation de témoins lumineux à l'intérieur du véhicule, sont proportionnées.

E. 11

Le principe de la proportionnalité exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive ; en outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et il exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (ATF 126 I 219 consid. 2c p. 222 et les références citées).

E. 12

La bonbonne apposée sur le toit constitue un signe distinctif, caractéristique des véhicules utilisés comme taxis. L'interdiction, instituée par les articles 38 alinéas 3 et 4 LTaxis et 62 RTaxis, d'apposer une bonbonne sur le toit des taxis de service privé est une mesure qui permet d'opérer une distinction entre les véhicules et permet d'atteindre le but recherché. Toutefois, conformément aux articles 38 alinéa 3 LTaxis et 63 RTaxis, les taxis de service public doivent avoir une carrosserie de couleur jaune et leurs ailes et portières doivent être munies d'une bande en damier. La couleur unique est obligatoire pour l'immatriculation de véhicules de taxis neufs dès l'entrée en vigueur de la loi, tandis que, pour les véhicules déjà immatriculés ou les véhicules neufs devant être immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi, mais ayant fait l'objet d'une commande ferme et définitive avant son entrée en vigueur, la couleur unique est obligatoire après un délai de cinq ans (art. 59 al. 2 LTaxis). Appelé à examiner la constitutionnalité de l'article 38 alinéa 3 LTaxis, le Tribunal fédéral a jugé l'exigence de la couleur identique conforme à l'article 27 Cst. (arrêt du Tribunal fédéral 2P.83/2005 du 26 janvier 2006). En sus d'une différence dans la couleur de bonbonne, les taxis de service public vont s'identifier, d'ici 2010, par leur couleur jaune et par leurs bandes en damier sur les ailes et sur les portières. Ils seront ainsi reconnaissables par les clients qui pourront aisément les distinguer des taxis de service privé. L'obligation de la couleur unique permet donc, à elle seule, d'éviter la confusion entre les catégories de véhicules. Imposer en plus aux taxis de service privé le démontage des bonbonnes apposées sur le toit est dès lors excessif et va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre le but visé. Par conséquent, l'interdiction de la bonbonne lumineuse sur le toit pour les taxis de service privé doit être considérée comme disproportionnée.

E. 13

L'interdiction d'apposer une bonbonne sur le toit étant disproportionnée, la question de l'installation des témoins lumineux à l'intérieur du véhicule n'a plus lieu d'être, ceux-ci pouvant être reliés à la bonbonne.

E. 14

Au vu de ce qui précède, le recours sera admis et la décision du SAP du 22 janvier 2007 annulée. Un émolument de CHF 1'000.- sera mis à la charge du département, qui succombe et une indemnité de procédure de CHF 800.- sera allouée au recourant 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.