

VD_OMNI CCST.2013.0011 vom 24. November 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-11-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CCST.2013.0011

FR: VD_OMNI CCST.2013.0011 du 24 novembre 2014

IT: VD_OMNI CCST.2013.0011 del 24 novembre 2014

Regeste

TAXIS ABA & ORIENTAL, TAXIS MALDONADO Sàrl, TAXIS SANS FRONTIERE Sàrl, TAXIS GLOBAL Sàrl, TAXI QUARTENOUD M. Gilbert Quartenoud, TAXIS ABEO ET LEMANIA TAXIS-LIMOUSINES SA, TAXIS BASSO, TAXIS RIVIERA ANGELO BASSO Sàrl/Association de Communes Sécurité Riviera, Département des institutions et de la séc | L'obligation faite aux titulaires d'autorisation A d'être atteignables par un numéro de téléphone unique constitue une atteinte à leur liberté économique. Cette mesure est toutefois justifiée par un intérêt public, un numéro de téléphone unique rendant notamment plus efficace l'accès au service des taxis. Cette obligation est également proportionnée aux buts d'intérêt public poursuivis, qui ont le pas sur l'intérêt privé des exploitants de taxis désireux de jouir des privilèges de l'autorisation A (réputation commerciale, usage commun accru du domaine public, etc.). Dans la mesure où la disposition réglementaire en cause n'impose pas la création d'un monopole de service public portant sur l'exploitation d'une centrale d'appel des taxis, mais prévoit uniquement la mise en place d'un numéro de téléphone unique, les concessionnaires demeurant libres de s'organiser, le grief tiré de l'absence de base légale suffisante doit être écarté

Erwägungen

E. 1

a) Conformément à l'art. 136 al. 2 de la Constitution du 14 avril 2003 du Canton de Vaud (Cst-VD; RSV 101.01), la Cour constitutionnelle contrôle, sur requête déposée dans les vingt jours dès leur publication, la conformité des normes cantonales au droit supérieur, la loi définissant la qualité pour agir (let. a). Cette disposition ne comporte pas de règles directement applicables (CCST 2011.0007 du 9 mai 2012 consid. 1a: CCST 2005.0001 du 28 juin 2005 consid. 1b) et, pour que le contrôle puisse s'exercer, le législateur a adopté la LJC, dont l'art. 1^{er} précise qu'elle définit les attributions de la cour et règle la procédure applicable aux requêtes interjetées auprès d'elle (ATF 133 I 49 consid. 2.1). L'art. 3 LJC précise que le contrôle de la Cour porte sur les «actes adoptés par des autorités cantonales contenant des règles de droit» (al. 1). Peuvent également faire l'objet d'un tel contrôle tous les règlements, arrêtés ou tarifs communaux, contenant des règles de droit (art. 3 al. 3 LJC). Tel est le cas du Règlement sur le service des taxis de l'Association de communes Sécurité Riviera. b) Déposée dans les vingt jours suivant la publication de l'acte contesté, la requête est intervenue en temps utile (art. 5 al 2 LJC). Conformément à l'art. 8 LJC, le requérant doit invoquer la violation d'une règle de droit de rang supérieur et préciser en quoi consiste cette violation. En l'occurrence les requérants invoquent principalement une restriction à la liberté économique, qui est l'un des droits fondamentaux garantis aussi bien par l'art. 27 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) que par l'art. 26 Cst.-VD. c) A qualité pour agir contre une règle de droit communal ou intercommunal, toute personne

physique ou morale qui a un intérêt digne de protection à ce que l'acte attaqué soit annulé (art. 10 al. 1 LJC). Les requérants, qui sont des titulaires de raisons individuelles et des sociétés qui ont pour but l'exploitation d'entreprises de taxis ou le transport de personnes sur le territoire des communes de l'Association, remplissent à l'évidence ces conditions. Il y a donc lieu d'entrer en matière.

E. 2

Invoquant pour l'essentiel la liberté économique garantie par l'art. 27 Cst., ainsi que l'art. 36 Cst qui pose les conditions auxquelles les droits fondamentaux peuvent être restreints, les requérants mettent en cause cinq dispositions du RST. Ils critiquent ces dispositions qu'ils jugent contraires à d'autres dispositions de rang supérieur. Selon l'art. 27 al. 1 Cst., la liberté économique est garantie. Elle comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative et son libre exercice (al. 2). Cette liberté protège toute activité économique privée, exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu (ATF 132 I 97 consid. 2 et les références citées), telle que l'activité de chauffeur de taxi indépendant, même si cette activité implique un usage accru du domaine public (arrêts du Tribunal fédéral 2C_116/2011 du 29 août 2011 consid. 7.1; 2C_564/2009 du 26 février 2010 consid. 6.1; 2P.167/1999 du 25 mai 2000 in: SJ 2001 I p. 65; ATF 121 I 129 consid. 3b p. 131; 108 Ia 135 consid. 3 p. 136). Cet usage accru du domaine public peut cependant être réglementé par l'Etat; le législateur cantonal peut ainsi limiter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis et déterminer le cercle des bénéficiaires de ces emplacements. Indépendamment de l'usage accru du domaine public, l'Etat peut soumettre l'exercice de la profession de chauffeur de taxi à l'obtention d'une autorisation pour lui permettre d'exercer un contrôle efficace de cette branche d'activité économique qui, par sa fonction et son importance, se rapproche d'un service public. Une telle exigence ne viole pas l'art. 27 Cst. mais constitue une mesure justifiée par l'intérêt public (arrêts du Tribunal fédéral 2P.56/2002 du 18 juin 2002 consid. 3.1; 2P.167/1999 précité; ATF 99 Ia 394 consid. 2 et 3 p. 397 ss). Les normes créées à cette fin et leur mise en oeuvre doivent respecter le principe de la proportionnalité (cf. art. 5 al. 2 et 36 al. 3 Cst.). La liberté économique peut être invoquée tant par les personnes physiques que par les personnes morales (ATF 137 I 167 consid. 3.1 p. 172; 135 I 130 consid. 4.2 p. 135 et les arrêts cités). Conformément à l'art. 36 al. 1 Cst., toute restriction d'un droit fondamental doit être fondée sur une base légale; les restrictions graves doivent être prévues par une loi; les cas de danger sérieux, direct et imminent sont réservés. Toute restriction d'un droit fondamental doit être justifiée par un intérêt public ou par la protection d'un droit fondamental d'autrui (art. 36 al. 2 Cst.) et proportionnée au but visé (art. 36 al. 3 Cst.).

E. 3

Les requérants contestent la validité de l'art. 25 let. c RST. Selon eux, cette restriction – savoir l'obligation de faire figurer une photographie récente du conducteur à l'intérieur du véhicule, de manière visible pour le client serait contraire à leur liberté économique et personnelle, ne répondrait pas à l'intérêt public et serait disproportionnée. a) En vertu de l'art. 10 al. 2 Cst., tout être humain a droit à la liberté personnelle (ATF 133 I 110 consid. 5.2; 130 I 65 consid. 3.1, 130 I 369 consid. 2; 126 I 112 consid. 3a p. 114; 124 I 40 consid. 3a p. 42, 85 consid. 2 p. 86/87, et les arrêts cités), y compris la protection de la sphère privée (ATF 124 I 85 consid. 2a p. 86; 123 I 112 consid. 4a p. 118; 122 I 360 consid. 5a p. 362, et les arrêts cités). La liberté personnelle n'est pas absolue. Comme pour tout autre droit fondamental, des restrictions sont admissibles si elles reposent sur une base légale, si

elles sont justifiées par un intérêt public et si elles respectent le principe de la proportionnalité; en outre, elles ne peuvent violer l'essence des droits fondamentaux (art. 36 Cst.; ATF 133 I 27 consid. 3.1; 130 I 16 consid. 3; 130 I 65 consid. 3.1; 126 I 112 consid. 3a). L'étendue de la protection de la liberté personnelle, y compris des droits qui en découlent, et les limites à l'admissibilité des atteintes doivent être concrétisées dans chaque cas d'espèce, au vu de la nature et de l'intensité de l'atteinte et eu égard au besoin de protection particulier de la personne concernée (ATF 133 I 58 consid. 6.1; 126 I 112 consid. 3a; 124 I 85 consid. 2a; 120 Ia 147 consid. 2a). b) L'obligation pour les chauffeurs de taxis d'apposer une plaque d'identification à l'intérieur de leur véhicule (portant la photographie et le nom du chauffeur), de manière visible pour le client, constitue une atteinte à leur liberté personnelle, qui ne peut cependant être qualifiée de grave (cf. ATF 124 I 85 consid. 3b p. 90). Elle ne doit donc pas être prévue par une loi au sens formelle. Quoi qu'il en soit, le RST, adopté par le Conseil intercommunal, qui représente le pouvoir législatif de l'Association (cf. art. 117 ss LC), se fonde notamment sur l'art. 8 de la loi vaudoise sur la circulation routière du 25 novembre 1974 [LVCR; RSV 741.01], dont l'alinéa 1^{er} confie aux communes la compétence pour réglementer le service des taxis. Le RST constitue donc une loi intercommunale au sens formel (cf. arrêt du Tribunal fédéral 2C_116/2011 précité, consid. 7.2.1 ; ATF 135 I 233 consid. 2.1 ; 131 I 333 consid. 4.3 ; 127 I 60 consid. 2e p. 66) et l'art. 25 let. c RST une base légale suffisante. Au titre de l'intérêt public, on retiendra la protection de l'usager du service des taxis. On comprend par là que le client, connaissant le nom et le visage du chauffeur, sera en mesure de le retrouver et l'identifier facilement en cas de besoin, notamment s'il a des raisons de se plaindre de lui. A cet intérêt s'oppose celui du chauffeur de ne pas subir une intrusion dommageable dans sa sphère privée. On peut ici évoquer l'hypothèse où un client, sachant le nom du chauffeur, puisse l'atteindre à son domicile pour l'importuner. Mais l'atteinte à la sphère privée qui en résulte est immédiatement réalisée lorsque, comme en l'espèce, le nom et le visage du chauffeur sont dévoilés par l'apposition d'un élément d'identification comme celui prévu par l'art. 25 let. c in fine RST. Dans la mesure où le service des taxis relève d'une tâche d'intérêt public, il se justifie de faciliter l'identification du chauffeur par le client, lequel n'est en principe pas libre de choisir le véhicule qui le transporte. Cet intérêt l'emporte sur celui lié à la sauvegarde de la sphère privée du chauffeur (cf. dans ce sens ATF 1P.682/2003 du 23 février 2004 consid. 3.3). La photographie garantit ainsi au client qu'il a bien affaire à la personne indiquée, en évitant ainsi que l'obligation de faire figurer le nom du conducteur soit contournée ou que sa réalisation soit rendue plus difficile. Il reste à examiner si la mesure contestée est proportionnée. Selon le principe de la proportionnalité, une restriction aux droits constitutionnels doit être limitée à ce qui est nécessaire pour atteindre le but poursuivi, adéquate à ce but et supportable pour la personne visée par la mesure; celle-ci est disproportionnée s'il est possible d'atteindre le même résultat par un moyen moins incisif (ATF 136 I 197 consid. 4.4.4 ; 129 I 12 consid. 9.1 p. 24; 129 V 267 consid. 4.1.2 p. 271; 128 I 92 consid. 2b p. 95). De manière générale, la situation des chauffeurs de taxis n'est pas assimilable à celle des policiers, qui a donné lieu à l'ATF 124 I 85. Leur rapport à la population n'est en effet pas comparable à celle d'agents qui exercent une fonction d'autorité disposant de la force publique et doivent parfois entreprendre des actions contre la volonté des personnes concernées afin de faire appliquer la loi, alors que les conducteurs de taxi offrent une prestation, comme tant d'autres prestataires de service qui sont eux identifiables. Il a cependant été jugé que l'obligation de fixer à l'intérieur du taxi une plaque d'identification d'une dimension appréciable, visible de l'intérieur comme de l'extérieur du

véhicule, portant non seulement le numéro d'immatriculation du taxi, mais encore le nom et la photographie du chauffeur, est disproportionnée par rapport à l'atteinte à la liberté personnelle qui en résulte, d'autres mesures moins incisives mais tout aussi idoines étant envisageables (cf. ATF 1P.682/2003 précité, consid. 3.4.2). En l'occurrence, les requérants ne remettent pas en cause l'obligation de faire figurer à l'intérieur du véhicule le nom du conducteur, mais uniquement celle d'y faire également figurer une photographie récente de celui-ci. L'art. 25 let. c RST, en tant qu'il prévoit que doit figurer, en sus du nom du conducteur, une photographie récente, consacre une restriction à la liberté personnelle qui repose sur une base légale suffisante. Il n'en demeure pas moins que l'obligation de faire figurer une telle photographie à l'intérieur du véhicule est disproportionnée par rapport à l'atteinte à la liberté personnelle qui en découle. On peut en outre s'interroger sur le point de savoir si cette mesure est apte à satisfaire un intérêt public : contrairement à l'affaire décrite à l'ATF 1P.682/2003 précité, ne sont exigés à l'art. 25 let. c RST que le nom du conducteur ainsi que sa photographie récente, et non pas un document de légitimation officiel, telle qu'une plaque agréée par le département compétent comprenant également le numéro d'immatriculation du véhicule. Il en découle que l'exigence de faire figurer à l'intérieur du véhicule le nom du conducteur et sa photographie récente ne permet pas de garantir au client qu'il est pris en charge par un chauffeur autorisé. Quoi qu'il en soit, même à admettre que cette mesure poursuive un but d'intérêt public, elle va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre celui-ci. En cas de difficulté, une recherche avec la mention du nom du conducteur, ainsi que de la date, de l'heure et de l'itinéraire de la course devrait suffire pour retrouver le taxi. L'affichage de surcroît de la photographie du chauffeur ne se justifie donc pas. Le moyen est donc bien fondé, ce qui conduit à l'annulation des termes « ainsi qu'une photographie récente » figurant à l'art. 25 let. c RST.

E. 4

Dans un autre moyen, les requérants font valoir que l'obligation faite à l'art. 27b RST imposant aux taxis bénéficiant d'une autorisation de type A d'être joignables par un numéro de téléphone unique ne repose pas sur une base légale suffisante dès lors que la disposition qui la prévoit ne présente pas une densité normative suffisante. Ils soutiennent que cette obligation est dépourvue d'intérêt public (s'agissant d'une région totalisant dix fois moins de taxis que la région lausannoise) et disproportionnée. A leurs yeux, cette disposition revient à imposer une centrale téléphonique, dont l'investissement nécessaire à la création serait particulièrement lourd. a) L'art. 27b RST oblige tous les titulaires d'une autorisation d'exploitation A d'être joignables par un numéro de téléphone unique. Se pose en premier lieu la question de savoir ce qu'il faut entendre par «numéro de téléphone unique». De l'avis des requérants, l'art. 27b RST tend à leur imposer une centrale téléphonique. Ils en veulent notamment pour preuve le rapport du 8 août 2013 de la Commission chargée de rapporter sur le préavis no 03/2013 relatif au RST. Ce rapport se contente toutefois de faire état des propositions qui ont été faites par les commissaires (cf. rapport, p. 2). S'il est exact que les termes «centrale des taxis» ont été utilisés par les auteurs du rapport, il n'en demeure pas moins que les membres de la commission se réfèrent à l'amendement apporté dans l'annexe au rapport. Or il n'est pas question de mise en place d'une centrale téléphonique selon le texte de l'art. 27b RST, mais bien, pour les titulaires d'une autorisation A, d'être joignables par un numéro de téléphone unique. L'obligation faite aux titulaires d'autorisation A d'être atteignables par un numéro de téléphone unique constitue une atteinte à leur liberté économique. Se pose dès lors la question de savoir si une telle mesure est justifiée par un intérêt public, étant admis que le marché des taxis A n'est pas

entièrement libre en raison de l'usage commun accru du domaine public qu'il suppose (arrêts du Tribunal fédéral 2C_940/2010 du 17 mai 2011 consid. 4; 2C_71/2007 du 9 octobre 2007 consid. 6.2). A cet égard, il a été jugé que les droits et obligations des chauffeurs de taxis A (en particulier le droit de parquer sur le domaine public et d'utilisation préférentielle de la voie publique accordé aux taxis A, l'obligation de comportement du chauffeur du taxi, l'obligation générale d'accepter une course et la soumission à un tarif uniforme, obligatoire, clair, n'induisant pas le public en erreur et édicté par les autorités intercommunales) désignent ces derniers comme un quasi service public, complémentaire aux transports publics collectifs, auquel le public doit pouvoir s'adresser sans crainte par l'intermédiaire de l'interlocuteur unique et efficace que doit constituer un seul central d'appel. Il a été ainsi précisé que la suppression de deux centraux d'appel de taxis A au profit d'un seul contribuait largement à diminuer le risque de doubles commandes et partant de courses à vide préjudiciables à l'efficacité du service de taxi et favorisait une meilleure coordination des transports en améliorant l'accès du public à ce service. La clientèle a en outre la certitude de s'adresser à un chauffeur de taxi A avec les avantages et les garanties tarifaires de ce service prévus par le règlement intercommunal, ce qui constitue également un motif d'intérêt public (arrêt du Tribunal fédéral 2C_71/2007 précité, consid 5.1). En l'occurrence, le RST prévoit pour les titulaires de l'autorisation de type A le droit de procéder au transport de personnes avec permis de stationnement concédé sur le ou les emplacements du domaine public désignés par le comité de direction (art. 5 al. 2 let. a RST), l'obligation de comportement du chauffeur de taxi (art. 31 RST), l'obligation générale d'accepter une course (art. 35 RST), et la soumission à un tarif (art. 43 RST). Toutefois, selon son texte, l'art. 27b RST ne tend pas à instaurer une centrale d'appel, mais bien un numéro unique d'appel. L'intimée précise du reste qu'il n'y a pas lieu selon l'art. 27b RST de créer un « central » exploité par des standardistes (duplique, p. 2). Elle suggère dans ce contexte la mise en place d'un numéro unique dévié à tour de rôle, une répartition alternative du numéro entre les sociétés concessionnées, ou encore un système de redirection des appels voire un serveur vocal, sans toutefois exclure la mise en place d'une centrale d'appels. Elle est d'avis qu'une répartition aléatoire pour la redirection d'appels ou une organisation selon les entreprises disponibles et les créneaux horaires serait possible, en mettant en avant les nombreuses possibilités techniques, notamment les applications de géolocalisation simples pour smartphone. Ces propositions permettent à la clientèle d'avoir la certitude de s'adresser à un chauffeur de taxi A avec les avantages et les garanties tarifaires de ce service prévus par le RST. Au demeurant, un numéro de téléphone unique rend plus efficace l'accès du public au service des taxis. Ce système permet aux clients d'être plus sûrs d'obtenir un taxi, sans devoir faire plusieurs appels jusqu'à ce qu'un chauffeur réponde ou soit disponible. La mise en place d'un numéro de téléphone unique pour les chauffeurs de taxis A poursuit donc un but d'intérêt public. b) Les requérants se plaignent encore de la violation du principe de proportionnalité. Le principe de la proportionnalité (cf. art. 5 al. 2 Cst.) se compose de la règle d'aptitude - qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé -, de celle de nécessité - qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés -, et de celle de proportionnalité au sens étroit - qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et sur le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public (ATF 133 I 110 consid. 7.1 p. 123; 130 II 425 consid. 5.2 p. 438 s.; 128 II 292 consid. 5.1 p. 297; 125 I 474 consid. 3 p. 482 et la jurisprudence citée). L'intérêt des requérants exploitants de taxis A à pouvoir continuer à stationner sur le domaine public,

sans pour autant être accessibles par un numéro de téléphone unique, s'oppose à l'intérêt des usagers et de la collectivité à disposer d'un seul numéro pour joindre les taxis A de la région de la Riviera, qui améliorerait la disponibilité du service de taxis, le contrôle des coûts et des tarifs et la qualité du service. Dans cette pesée des intérêts, il faut encore prendre en compte que le recours à un numéro de téléphone unique pour les taxis A n'empêche pas un exploitant de recevoir des commandes directes de ses clients sur son propre téléphone. Les requérants sont d'avis que les obligations faites à une trentaine d'acteurs économiques sont beaucoup trop lourdes par rapport à ce que la communauté pourrait en tirer. Toutefois ils partent du postulat qu'il faut entendre par « numéro de téléphone unique » l'obligation d'instaurer une centrale d'appel, alors que tel n'est pas le cas. En soi, l'obligation d'avoir un seul numéro en plus de chaque numéro individuel est peu contraignante. Au demeurant, les concessionnaires sont libres de s'organiser entre eux (art. 27b 2^{ème} phrase RST). L'art. 27b RST ne définit ainsi pas les modalités de mise en œuvre du numéro de téléphone unique, laissant les intéressés libres de s'organiser. On voit dès lors mal que les requérants se plaignent d'une densité normative insuffisante de la disposition, qui tend précisément à éviter de leur imposer des restrictions supplémentaires en définissant de façon stricte les modalités de mise en œuvre du numéro de téléphone unique. Dans ce cadre, les requérants se réfèrent à l'arrêt TA GE.2004.0055 du 7 avril 2005. Dans cet arrêt, il avait été constaté que la densité normative était insuffisante pour permettre la création d'un monopole de service public portant sur l'exploitation d'une centrale d'appel des taxis. Or en l'espèce, la situation est différente, dans la mesure où la disposition réglementaire mise en cause n'impose précisément pas la création d'un monopole de ce type. Au demeurant, ce qui est décisif dans le cadre d'un contrôle abstrait, c'est que la norme en cause puisse, d'après les principes d'interprétation reconnus, se voir attribuer un sens compatible avec les droits fondamentaux invoqués (ATF 138 I 321 consid. 2 p. 323). Elle ne sera donc annulée que si elle ne se prête à aucune interprétation conforme au droit constitutionnel ou si, en raison des circonstances, sa teneur fait craindre avec une certaine vraisemblance qu'elle soit interprétée de façon contraire à la Constitution (ATF 134 I 293 consid. 2). Au vu de ces éléments, imposer un numéro de téléphone unique aux exploitants de taxis A est proportionné aux buts d'intérêt public poursuivis. Ceux-ci ont le pas sur l'intérêt privé des exploitants de taxis désireux de jouir des privilèges de l'autorisation A (réputation commerciale, usage commun accru du domaine public, etc.), sans se soumettre à l'une des mesures destinées à mettre en œuvre ce système de quasi-service public sur le territoire de l'Association. Il convient donc d'écarter le grief tiré du principe de la proportionnalité et celui de l'absence de base légale suffisante.

E. 5

Invoquant les art. 27 et 36 Cst., les requérants font valoir que les art. 43 et 45 RST ne sont pas conformes au droit supérieur, un tarif imposé violant la liberté économique, si bien qu'une base légale sous forme de loi est nécessaire. Ils relèvent en outre que ces dispositions sont non proportionnées, violent la loi sur les cartels, ainsi que le principe de territorialité. S'agissant de la liberté économique prétendument violée, le marché des taxis A n'est pas entièrement libre en raison de l'usage commun accru du domaine public qu'il suppose (arrêts du Tribunal fédéral 2C_940/2010 consid. 4 et 2C_71/2007 consid. 6.2 précités). En tant qu'il prévoit un tarif maximum pour les autorisations de type A, l'art. 43 al. 1 RST n'est donc pas critiquable et constitue une base légale formelle suffisante ; il a au demeurant été jugé qu'un acte législatif communal (respectivement intercommunal) peut constituer une base légale formelle pour une restriction à une liberté (cf. arrêt du Tribunal

fédéral 2C_116/2011 précité, consid. 7.2.1; ATF 135 I 233 consid. 2.1; 131 I 333 consid. 4.3 ; 127 I 60 consid. 2e p. 66). S'agissant des titulaires d'autorisations B, ils ont le droit de procéder au transport de personnes sans permis de stationnement concédé sur le domaine public (art. 5 al. 2 let. b RST). Ils ne font ainsi pas un usage accru du domaine public en y stationnant. Toutefois cet usage reste accru en tant qu'il suppose l'utilisation de la voie publique pour du transport rémunéré de personnes et ne consiste pas en une utilisation privée (ATF 99 Ia 393 consid. 2 et 3). Il convient dès lors d'examiner si la disposition en cause est proportionnée. Dans ce contexte, l'intérêt des titulaires d'autorisations B à bénéficier d'un système tarifaire non réglementé s'oppose à celui des usagers de pouvoir éviter d'éventuels abus. A cet égard, il a été jugé qu'un tarif prévoyant des prix maximaux était autorisé (ATF 99 Ia 398 consid. 3b ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_940/2010 précité consid. 4.5). La position particulière du commerce des taxis, dans lequel le client est dirigé vers un partenaire contractuel qu'il ne choisit en règle générale pas, avec le danger d'un dépassement du prix de la course, justifie en effet la mise en place d'un tarif maximum. L'art. 43 al. 1 RST échappe donc à la critique. Quant aux moyens tirés de la baisse des tarifs, ils se révèlent à ce stade prématurés. Le défaut de base légale suffisante ne peut être formulé, le cas échéant, qu'à l'encontre du tarif qui sera fixé par le Comité de direction (cf. art. 4 al. 2 RST), et non contre la disposition qui prévoit le principe de la fixation d'un tarif. On relèvera toutefois que seul un tarif maximum est envisagé, et non une réglementation exhaustive. Au demeurant, l'annexe au courrier du 19 novembre 2013 des services généraux de Sécurité Riviera, qui fait état des « tarifs enregistrés par le compteur » n'a été adressé qu'en consultation, sans que le tarif lui-même n'ait été adopté en l'état. Quoi qu'il en soit, les décisions rendues par le Comité de direction sont susceptibles d'un recours (art. 57 al. 2 RST). Une fois le tarif adopté, il pourra le cas échéant être attaqué. On voit par ailleurs mal quels arguments les requérants entendent tirer d'une violation de la loi fédérale sur les cartels et autres restrictions à la concurrence du 6 octobre 1995 (LCart; RS 251). Un tarif maximum imposé ne permet pas de déduire que tous les acteurs concernés s'aligneront sur le tarif maximum qui sera arrêté. Le grief est donc mal fondé. Quant au moyen tiré de la violation du principe de territorialité, il paraît lui aussi fondé sur l'annexe au courrier du 19 novembre 2013 des services généraux de Sécurité Riviera, les requérants en déduisant que le tarif (non encore adopté) aurait vocation à s'appliquer au-delà des frontières des communes composant l'Association de communes Sécurité Riviera. Or le tarif n'a pas été adopté en l'état. Cela étant, les entreprises de taxi qui demanderont et obtiendront une autorisation de type A ou B en application du RST et qui seront par conséquent soumises à ce règlement peuvent se voir imposer des obligations s'appliquant de manière générale, y compris en matière de tarifs, et ce également lorsque les taxis font des courses au-delà du territoire des communes de l'Association. Enfin les requérants demandent l'annulation de l'art. 45 RST, sans indiquer leurs motifs, leurs griefs étant dirigés contre l'art. 43 RST relatif aux tarifs, et non contre l'art. 45 RST, qui prévoit uniquement que le périmètre du territoire de Sécurité Riviera est délimité par des panneaux « limite de tarifs ».

E. 6

Dans un dernier grief, les requérants soutiennent que l'art. 46 RST aurait dû figurer dans une loi au sens formelle, sauf à violer l'art. 36 al. 1 Cst., qu'aucun intérêt public ne le justifie, et qu'il n'est pas proportionné. a) Conformément à l'art. 46 al. 1 RST, une course à forfait n'est autorisée que si le prix convenu est inférieur ou égal au tarif applicable mentionné sur le compteur horokilométrique (taximètre). Dans ce cas, le compteur doit être enclenché, excepté lorsqu'il s'agit de course à forfait dépassant les limites du territoire de

Sécurité Riviera, où le prix de la course est convenu d'entente avec le client au départ de la course. Il découle du texte même de l'art. 46 al. 1 RST qu'en dehors des frontières du territoire des communes de l'Association, les chauffeurs sont libres de convenir, d'entente avec le client au départ de la course, du prix de celle-ci. Ce n'est qu'à l'intérieur du territoire de l'Association que le compteur horokilométrique doit être enclenché, quand bien même un forfait a été convenu, et que le prix de la course ne pourra être qu'inférieur ou égal au résultat du compteur horokilométrique. Les chauffeurs ne sont au demeurant pas tenus de convenir d'un forfait avec les utilisateurs ; il s'agit là d'une possibilité, qu'il leur est loisible de refuser. Dans ces conditions, l'art. 46 al. 1 RST constitue une base légale suffisante et le grief tiré de la violation de l'art. 36 al. 1 Cst. ne peut être retenu. L'objectif visé par l'art. 46 al. 1 RST, à savoir éviter que les utilisateurs des taxis ne pâtissent de forfaits inappropriés dans les limites du territoire de l'Association intimée, est d'intérêt public. Il est en effet douteux que des clients parviennent, comme le soutiennent les requérants, à estimer le coût d'une course – sous réserve de clients faisant régulièrement appel à des taxis pour effectuer le même trajet. S'agissant de la proportionnalité, le fait de n'autoriser une course à forfait dans les limites du territoire de Sécurité Riviera que si le prix convenu est inférieur ou égal au tarif applicable mentionné sur le taximètre est apte à atteindre le but d'intérêt public visé et on ne voit pas quelle autre mesure pourrait être envisagée pour atteindre ce but. En outre, cette obligation n'implique pas une atteinte aux intérêts économiques des exploitants de taxis telle qu'il se justifierait d'y renoncer au regard du principe de la proportionnalité au sens étroit. Il y a donc lieu de rejeter le grief tiré de la non-conformité de l'art. 46 al. 1 RST au droit supérieur. b) Les requérants se plaignent également de l'obligation qui est faite à l'art. 46 al. 2 RST de disposer, pour chaque véhicule au bénéfice d'une autorisation A ou B, d'une liste de courses à forfait au départ de la Riviera et à destination des principales villes et aéroports de Suisse. Ils estiment qu'une telle disposition ne répond à aucun intérêt public, qu'elle est contraire au principe de la proportionnalité au sens étroit, qu'elle ne fait aucune distinction entre les titulaires d'une autorisation de type A ou B et qu'elle est incompatible avec le principe de territorialité. L'objectif poursuivi par l'Association intimée est manifestement celui de clarifier la situation des usagers des entreprises de taxis et répond à l'intérêt des consommateurs de connaître à l'avance le prix de la course. Si l'art. 1 RST prévoit que le règlement et ses dispositions d'application régissent le service des taxis sur le territoire des communes de l'Association, il faut comprendre que c'est sur et depuis ce territoire que le RST s'applique, soit dès que le client est pris en charge sur le territoire intercommunal. S'agissant de la proportionnalité, l'intérêt des chauffeurs de taxis à pratiquer des tarifs non réglementés s'oppose à celui des clients à connaître le prix des courses vers les grandes villes de Suisse et les aéroports. Or l'intérêt des clients à pouvoir connaître à l'avance le prix des courses vers les principales villes de Suisse et aéroports, ainsi que l'intérêt de la branche à adopter une pratique transparente et jouir ainsi d'une bonne réputation, de même que l'intérêt de la région touristique à éviter toute forme d'abus, l'emportent sur l'intérêt privé des chauffeurs à une absence de réglementation particulière des tarifs vers les grandes villes et aéroports de Suisse. Au demeurant, le RST ne prévoit pas que le Comité de direction arrêtera le montant des courses à forfait visées par l'art. 46 al. 2 RST. Les chauffeurs restent ainsi libres de les fixer. L'art. 46 al. 2 RST vise tant les autorisations de type A que B. Cela étant, dès lors que cette disposition a trait à des courses plus longues, vers les principales villes et aéroports de Suisse, qui seront plus coûteuses que de petites courses sur le territoire des communes de l'Association, le fait que les titulaires d'autorisation A puissent stationner sur le domaine

public, contrairement aux titulaires d'autorisation B, a ici un impact limité. Dans l'hypothèse où un client devait faire appel à un chauffeur au bénéfice d'une autorisation B pour se rendre, par hypothèse, de Vevey à Zurich, il aurait le même intérêt que le client d'un chauffeur bénéficiant d'une autorisation A à connaître le prix forfaitaire de la course. Prévoir que tant les titulaires d'autorisation A que B doivent afficher la liste des courses à forfait vers les principales villes et aéroport de Suisse à l'intérieur de leur taxi n'est donc pas critiquable. Il n'y a ainsi pas lieu d'annuler l'art. 46 RST, pas plus que l'art. 25f RST, qui prévoit que figurent à l'intérieur, de façon visible pour le client, les tarifs des courses à forfait au départ de la Riviera et à destination des principales villes et aéroports de Suisse. Si un tel affichage n'était pas prévu, il y aurait en effet à craindre que les clients ne puissent pas prendre connaissance de l'existence de forfaits et que ceux-ci restent lettre morte.

E. 7

La requête doit ainsi être partiellement admise, ce qui conduit à annuler les termes « ainsi qu'une photographie récente » à l'art. 25 let. c RST. Les requérants obtenant partiellement gain de cause, il convient de répartir l'émolument de justice à raison de deux tiers à la charge des requérants, solidairement entre eux, et d'un tiers à celle de l'Association de communes Sécurité Riviera, qui ne recevra par ailleurs pas de dépens. Les requérants recevront quant à eux une indemnité de dépens réduits de 1'000 francs.

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