

## **VD\_OMNI GE.1999.0138 vom 19. Oktober 1999**

VD Tribunal cantonal, 1999-10-19, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.1999.0138](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1999.0138)

FR: VD\_OMNI GE.1999.0138 du 19 octobre 1999

IT: VD\_OMNI GE.1999.0138 del 19 ottobre 1999

### **Regeste**

MILIC Radovan c/Municipalité de Villeneuve | A Villeneuve, l'extension des commerces (centre Foxtown) a augmenté le besoin en service de taxis. La Municipalité ne peut dès lors pas s'opposer à une demande de concession A (avec place de stationnement) au motif qu'une seule concession suffit.

### **Erwägungen**

#### **E. 25**

novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR). Le Règlement de la Commune de Villeneuve sur le service des taxis a été adopté par le Conseil communal de Villeneuve le 9 février 1995, puis a été approuvé par le Conseil d'Etat le 22 février 1995. L'art. 8 du règlement prévoit trois types d'autorisations d'exploiter une entreprise de taxis, à savoir : l'autorisation du type A, qui donne le droit de faire transporter des personnes, avec permis de stationnement concédé sur les emplacements désignés par la municipalité, - ce qui implique l'obligation pour le concessionnaire, d'occuper l'emplacement (art. 59) -; l'autorisation du type "B", qui donne le droit de faire transporter des personnes, sans permis de stationnement concédé sur le domaine public; enfin, l'autorisation du type "C", pour voiture de location, qui donne le droit de louer la voiture pour transporter des personnes avec chauffeur exclusivement. L'art. 9 du règlement prévoit les conditions d'obtention de l'autorisation d'exploiter une entreprise de taxi, le requérant devant jouir d'une bonne réputation, avoir son siège sur le territoire de la commune et disposer de locaux conformes à la législation en vigueur et suffisants pour y garer ses véhicules et les entretenir, et enfin offrir aux conducteurs des conditions de travail en conformité avec les législations fédérale et cantonale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. L'art. 10 prévoit en outre des conditions spéciales d'octroi de l'autorisation du type "A", qui ne peut être délivrée, sauf dérogation municipale, que si le requérant exploite ou dirige une entreprise de taxis ou exerce la profession de chauffeur de taxis, depuis une année au moins sur le territoire de la commune. Conformément à l'art. 11 du règlement, le requérant adresse une demande écrite à la municipalité dans laquelle il précise le type d'autorisation demandée, la raison de commerce et, cas échéant les couleurs, les signes graphiques distinctifs prévus, de même qu'il doit produire un extrait du casier judiciaire et trois photographies (voir les conditions de l'art. 14 concernant les personnes morales). La municipalité arrête le nombre total d'autorisations du type "A" en fonction des exigences de la circulation, des besoins, ainsi que de l'espace disponible sur le domaine public, sur l'ensemble du territoire communal (art. 12). Quant aux autorisations du type "B", elles sont accordées sans limitation quant au nombre (art. 13). Les autorisations sont valables jusqu'au 31 décembre de l'année en cours et doivent être renouvelées avant le 15 décembre (art. 15). Enfin, l'art. 53 du règlement prévoit que le commandant de police peut accorder des

permissions limitées de stationnement sur la voie publique pour les véhicules faisant l'objet d'une autorisation du type "A" ou "B", à d'autres endroits qu'aux emplacements désignés, lorsque les circonstances le justifient, notamment lors de manifestations importantes.

3. L'usage de places de parc officielles par des taxis constitue une utilisation accrue du domaine public (B. Knapp, Précis de droit administratif, 4<sup>ème</sup> édition, p. 620; ATF 99 Ia 394, JT 1975 I 199). Tout usage du domaine public qui dépasse en intensité l'usage commun peut être soumis à autorisation, notamment lorsque, comme en l'occurrence, il entrave l'usage commun par des tiers ou implique un usage accru valablement autorisé pour des tiers (B. Knapp, op. cit., p. 619). Selon une jurisprudence constante jusqu'en 1975, le Tribunal fédéral a considéré que celui qui faisait un usage accru du domaine public à des fins commerciales ne pouvait invoquer l'art. 31 Cst., cette disposition constitutionnelle ne donnant aucun droit à une telle utilisation de la chose publique (ATF 97 I 655, JT 1973 I 196; ATF 99 Ia 394, JT 1975 I 199). A la suite de nombreuses critiques formulées à l'égard de cette jurisprudence, la Haute Cour a réexaminé la question et elle a admis que l'administré qui faisait un usage commun accru du domaine public aux fins d'y exercer une activité lucrative professionnelle pouvait invoquer la liberté du commerce et de l'industrie, dans la mesure où le but de la réglementation du domaine public le permettait (ATF 99 Ia 394, JT 1975 I 199; ATF 101 Ia 473, JT 1977 I 379). Ainsi le régime d'autorisation d'usage accru du domaine public ne doit pas "entraver indûment l'exercice des libertés publiques lorsque cet exercice entre en conflit avec l'usage commun ou normal de par sa nature" (B. Knapp, op. cit., p. 620). L'autorité doit agir selon des critères objectifs et doit notamment s'abstenir de fonder sa décision sur de pures considérations de politique économique (ATF 101 Ia 481 consid. 5). En revanche, des motifs de police telle la nécessité de ne pas entraver exagérément la circulation ou encore le manque de place peuvent être pris en considération pour statuer sur une demande d'autorisation (ATF 111 Ia 184, JT 1987 I 37 et réf. cit.). La décision doit en outre respecter les principes généraux de l'intérêt public, l'égalité de traitement, la proportionnalité et l'interdiction de l'arbitraire (ATF 108 Ia 135, JT 1984 I 2; ATF 121 I 129, JT 1997 I 259).

4. La décision contestée est fondée sur l'art. 12 du règlement. Seule est litigieuse la question de savoir si les besoins du public en service de taxis justifient la délivrance d'une seconde autorisation type A en plus de celle existante. Il est admis en revanche par les parties que l'espace disponible existerait sur la place de la Gare (le tribunal a d'ailleurs pu constater que la place actuellement réservée permet facilement le stationnement de deux véhicules) et que les conditions de circulation ne sont pas un obstacle. 4.1 S'agissant des besoins, le tribunal a procédé à une instruction complète, notamment au moyen de l'audition de personnes utilisant régulièrement le service des taxis à Villeneuve. Il résulte de cette instruction que les intéressés se plaignent d'une offre insuffisante de courses de taxis. En particulier, les commerçants établis à Foxtown ne peuvent pas se satisfaire des services offerts par l'actuel titulaire de l'unique concession A, qui ne parvient pas à faire face à la demande, de sorte qu'ils doivent fréquemment recourir, tant pour eux-mêmes que pour leurs clients, aux services du recourant ou à ceux des taxis de Montreux (ce qui entraîne dans ce dernier cas des attentes). Le Tribunal administratif a d'ailleurs pu constater lui-même que, durant l'après-midi où il se trouvait à Villeneuve pour l'instruction de la cause, la case réservée au bénéficiaire de la concession A est demeurée libre, ce taxi n'apparaissant pas. Le tribunal admet dès lors, avec le recourant, qu'en tout cas depuis l'installation de nouveaux commerces à Foxtown, le besoin de courses de taxis entre la place de la Gare de Villeneuve (arrêts du train et du bus) a sensiblement augmenté les

besoins en courses de taxis. En ne tenant pas compte - ou pas suffisamment compte - de cet élément, pourtant déterminant, la municipalité n'a pas usé complètement ni correctement du pouvoir d'appréciation qui est le sien (art. 36 LJPA). Que la commune dispose, en matière de gestion du domaine public communal, d'un pouvoir discrétionnaire, comme l'autorité intimée l'a allégué, n'y change rien. La liberté d'appréciation ne signifie pas que l'autorité peut agir comme bon lui semble. Elle ne peut notamment pas faire abstraction des principes constitutionnels régissant le droit administratif, notamment ceux de la légalité, de la bonne foi, de l'égalité de traitement, de la proportionnalité et de l'interdiction de l'arbitraire et du déni de justice (voir par exemple Knapp, Précis de droit administratif, 4e éd., No 161ss) et elle reste liée par les critères du sens et du but de la réglementation applicable, de même que par les principes généraux du droit (ATF 107 Ia 204; 104 Ia 212, et les réf. citées).

4.2 La municipalité de Villeneuve a aussi opposé au recourant la nécessité de ne pas augmenter le nombre des concessions A pour ne pas mettre en péril la rentabilité économique de l'unique entreprise actuellement concessionnaire. Mais, indépendamment du fait qu'il s'agit de considérations relevant de la politique économique, en principe inadmissibles comme on l'a vu ci-dessus (consid. 3), une telle motivation se heurte également au postulat de l'égalité de traitement, qui doit aussi être respecté en matière de concessions de taxi (GE 97/0203 du 23 septembre 1998 notamment). Le principe de l'égalité de traitement implique que la loi et les décisions d'application de la loi traitent de façon égale des choses égales et de façon différente des choses différentes (Blaise Knapp, op. cit., p. 103). Déterminer quand les situations sont semblables ou non ne peut être tranché que dans des cas d'espèce et des différences de traitement ne peuvent se justifier que par des différences de faits pertinentes et importantes, le critère de différenciation devant être raisonnable et soutenable, c'est-à-dire ne pas être arbitraire (Blaise Knapp, op. cit., p. 103; Pierre Moor, op. cit., p. 376 ss; ATF 114 Ia 223 ss consid. 2 et 3 et ATF 114 Ia 323 consid. 3; ATF 108 Ia 135, JT 1984 I 2). En matière d'usage commun accru du domaine public, la jurisprudence a précisé que les principes applicables à l'égalité de traitement des concurrents économiques devaient également être pris en considération (ATF 108 Ia 135, JT 1984 I 6) et que lorsque, pour une activité donnée, il y avait de nombreux candidats et qu'on ne pouvait envisager de délivrer des autorisations à différents endroits, la collectivité devait assurer l'égalité de traitement la plus large possible (ATF 119 Ia 445, JT 1995 I 317). En l'occurrence, le recourant est incontestablement en concurrence directe avec les autres entreprises de taxis travaillant sur le territoire communal dans la mesure où il s'adresse avec la même offre au même public pour satisfaire les mêmes besoins (ATF 106 Ia 267 p. 274), de sorte, les besoins existants comme on l'a vu, il peut revendiquer l'égalité de traitement de la part de l'autorité. Par ailleurs, la jurisprudence a refusé à plusieurs reprises de considérer les autorisations de taxi A comme des droits acquis (ATF 102 Ia 448 consid. 7 et réf. cit.). Dans un arrêt qui concernait l'octroi de concessions pour le Service des taxis donnant droit de stationner sur le domaine public, le Tribunal fédéral a jugé que le renouvellement des concessions à leurs titulaires actuels ne devait pas "conduire à ce qu'une situation discriminatoire pour d'autres entreprises de taxis soit bloquée pour un temps indéterminé par l'autorité concédante, du fait qu'année après année toutes les autorisations A sont accordées à une seule société anonyme ou à un petit nombre de personnes physiques, à l'exclusion de tout nouveau titulaire" (ATF 108 Ia 235, JT 1984 I 2). Cela signifie que l'autorité municipale ne peut pas se borner à écarter une demande de concession de type A en invoquant la saturation du marché et la priorité du ou des titulaires d'une telle concession. Elle doit au contraire veiller à ce que le système d'attribution des autorisations

demeure suffisamment ouvert pour offrir à de nouveaux candidats des possibilités équitables d'exercer à leur tour leur activité dans les mêmes conditions que les titulaires actuels par exemple en organisant des "turnus". Sans doute doit-elle aussi prendre en compte le fait qu'une multiplication des autorisations peut engendrer des situations susceptibles de provoquer des désordres (on peut évoquer ici la "guerre des taxis" que l'on a pu constater dans certaines localités où travaillent trop d'entreprises de taxis). Mais en l'espèce de telles circonstances n'existent en tout cas pas à Villeneuve où par ailleurs les conditions d'espace disponible et de circulation permettent sans autre la délivrance d'une seconde concession A. Rien ne s'oppose dès lors à la délivrance de l'autorisation requise par le recourant. 5. Vu l'issue du litige, un émolument de procédure de 500 fr. est mis à la charge de la Commune de Villeneuve, laquelle versera en outre, à Radovan Milic, une indemnité de dépens de 2'000 francs (art. 55 LJPA).

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