

B 7	<b>Kantonale Gerichte</b> <b>Tribunaux cantonaux</b> <b>Tribunali cantonali</b>
B 7	<b>1. Arrêt du 27 mars 2012 de la Chambre administrative de la Cour de justice de la République et canton de Genève dans la cause M. J.-B. May et May Taxi &amp; Limousine S.A. et Commission de la concurrence contre Service du commerce</b>

*Arrêt du 27 mars 2012 (A/63/2011-Taxis) de la Chambre administrative de la Cour de justice de la République et canton de Genève dans la cause M. J.-B. May et May Taxi & Limousine S.A., représentés par Me Nicolas lynedjian, avocat, et Commission de la concurrence contre Service du commerce*

#### EN FAIT

1. Monsieur Jean-Bernard May est administrateur unique de la société anonyme May Taxi & Limousine S.A. (ci-après: la société), dont le siège est à Verbier dans la commune de Bagnes (Valais), et qui est inscrite au registre du commerce du Bas-Valais.

Il exploite sous cette dénomination une compagnie de taxis qui transporte des passagers depuis ou vers la région de Verbier, à destination ou en provenance de différents cantons suisses (Valais, Genève, Vaud, Zurich, Bâle-Ville, Fribourg, Lucerne), voire de l'étranger.

Il est titulaire depuis plusieurs années d'une autorisation dénommée «concession de taxis» délivrée par la commune de Bagnes, contre paiement d'une taxe fixe de CHF 100.- par an et par véhicule. L'autorisation 2011 inclut les onze véhicules détenus par la société.

2. Le 28 mars 2008, le département des affaires régionales, de l'économie et de la santé (ci-après: DARES, anciennement dénommé département de l'économie et de la santé), les représentants de l'Association Taxis suisses, ainsi que la commission de la concurrence (ci-après: COMCO) se sont rencontrés à Genève pour discuter des conditions d'accès à l'Aéroport International de Genève (ci-après: AIG) des taxis en provenance d'autres cantons suisses venant prendre en charge des clients. A l'issue de cette séance, les parties présentes ont donné mission au secrétariat de la COMCO d'analyser de manière approfondie les effets de la loi fédérale sur le marché intérieur du 6 octobre 1995 (LMI - RS 943.02) sur la réglementation genevoise et sur la question de savoir si celle-ci devait être modifiée pour motif de conformité au droit fédéral.

3. Le 10 juillet 2008, le secrétariat de la COMCO a transmis au DARES le résultat de ses recherches sous la forme d'un avis de droit.

Cet avis était limité aux effets de la LMI sur l'accès au marché des offreurs externes au canton de Genève, venant prendre en charge des clients sur appel. L'exercice régulier d'un service de taxis de tels offreurs sur le territoire genevois n'était pas abordé.

Pour le secrétariat de la COMCO, l'obligation faite par le canton de Genève aux offreurs externes d'obtenir une autorisation pour prendre en charge des clients sur appel sur le territoire genevois n'était pas compatible avec la LMI, si ceux-là disposaient d'une autorisation valable délivrée par le lieu de leur siège ou de leur établissement. Il en allait de même de l'obligation qui leur incombaient de faire vérifier et enregistrer leurs commandes sur appel avant la prise en charge de clients à l'AIG. Enfin, l'absence de places de stationnement pouvant être gratuitement utilisées par les offreurs externes pour prendre en charge leurs clients, de même que l'émolument annuel de CHF 400.- qui leur était demandé pour régulariser cette situation, étaient contraires au droit fédéral.

4. Par décision du 11 mars 2010, le service du commerce (ci-après: Scm) a infligé à M. May une amende de CHF 200.- en application de l'art. 45 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).

Lors de deux contrôles effectués à l'AIG les 19 décembre 2009 et 23 janvier 2010, le Scm avait constaté qu'un taxi de la société ne disposait pas d'autorisation genevoise pour prendre en charge des clients à cet endroit.

5. Le 12 avril 2010, la COMCO a recouru contre cette décision auprès du Tribunal administratif, devenu depuis le 1er janvier 2011 la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après: la chambre administrative), et conclu à ce que son illégalité soit constatée.

Les restrictions aux marchés posées par le RTaxis étaient discriminatoires et contraires au principe de libre accès au marché des offreurs externes consacré par la LMI. L'équivalence des exigences posées par la commune de Bagnes, d'une part et par le canton de Genève, d'autre part, lors de la délivrance des autorisations d'exploiter un service de taxis de manière régulière rendait inopérante les conditions de restriction posées par l'art. 3 LMI. Cette disposition interdisait expressément les mesures protectionnistes de nature économique et prescrivait la gratuité de l'accès aux marchés.

6. Le même jour, M. May et la société ont également recouru auprès du Tribunal administratif contre ladite décision et conclu à son annulation.

Le canton de l'offreur (Valais) et le canton de Genève exigeaient tous deux des titulaires d'autorisation qu'ils jouissent d'une bonne réputation, soient solvables et

propriétaires (co-preneurs de leasing) des véhicules qu'ils utilisaient pour leur service. La seule différence entre les deux réglementations concernait l'examen auquel les conducteurs genevois devaient se soumettre selon l'art. 26 de la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005, entrée en vigueur le 15 mai 2005 (LTaxis - H 1 30). Cette différence ne pouvait toutefois faire échec au principe d'équivalence posé par l'art. 2 LMI, l'usage généralisé des «systèmes de localisation mondial» (GPS) ne rendant plus l'exigence d'une bonne connaissance de la topographie nécessaire.

Les conditions de dérogation au principe du libre-accès aux marchés fondées sur l'art. 3 LMI n'étaient par ailleurs remplies ni au regard de l'intérêt public prépondérant ni de celui du principe de la proportionnalité.

La loi genevoise violait l'interdiction pour les cantons d'adopter des mesures protectionnistes, garantie par l'art. 3 al. 4 LMI.

Enfin, le principe de la gratuité des décisions découlant de l'art. 3 al. 4 LMI excluait toute forme de perception de frais dans le cadre de l'examen des conditions d'accès d'une personne à un marché.

7. Par arrêt du 21 septembre 2010 (ATA/658/2010), le Tribunal administratif a annulé la décision du Scm pour violation de la procédure de sanction prévue à l'art. 48 LTaxis. Les motifs découlant de la violation alléguée de la LMI n'ont pas été examinés.

8. A la suite de cet arrêt, M. May et la société ont demandé au SCOM, par courriers des 1<sup>er</sup> et 29 novembre 2010, de leur confirmer qu'ils avaient la possibilité de venir chercher et déposer leurs clients dans le canton de Genève sans devoir s'acquitter de taxes prévues par le droit cantonal genevois.

9. Par décision du 9 décembre 2010, le Scm leur a indiqué qu'ils ne pouvaient pas venir chercher et déposer des clients dans le canton de Genève en l'absence d'une autorisation d'exploiter délivrée selon l'art. 11 RTaxis.

10. La COMCO a recouru le 11 janvier 2011 contre cette décision auprès de la chambre administrative reprenant pour l'essentiel les arguments développés dans son recours du 12 avril 2010.

Pour le surplus, si l'équivalence entre les prescriptions valaisannes et genevoises relatives à la fourniture de services et [recte: de] taxi n'était pas retenue, les deux autres conditions de l'art. 3 LMI permettant une restriction du droit à la libre concurrence, n'étaient de toute façon pas remplies. Celle-ci n'apparaissait en effet pas indispensable à la préservation d'intérêts publics prépondérants et était disproportionnée, compte tenu notamment de la longue expérience professionnelle de M. May dans le domaine.

Les nombreux obstacles administratifs (obligation de requérir une autorisation spécifique au canton de Genève, apposition d'une vignette sur le pare-brise, obligation de prouver la réservation de la course réalisée sur appel, etc.) imposés aux offreurs externes par la législation genevoise s'apparentaient à des mesures protec-

tionnistes destinées à favoriser les intérêts économiques locaux. La perception d'un émolument annuel de CHF 400.- pour l'obtention de l'autorisation litigieuse violait de surcroît l'art. 3 al. 4 LMI prévoyant que les décisions relatives aux restrictions faisaient l'objet d'une procédure simple, rapide et gratuite.

11. Le 12 janvier 2011, M. May et la société ont également recouru auprès de la chambre administrative contre ladite décision. Ils ont conclu à son annulation, en reprenant les arguments invoqués dans leur recours du 12 avril 2010.

12. Le 18 janvier 2011, M. May et la société ont requis la jonction des causes n<sup>os</sup> A/63/2011 et A/77/2011, les deux recours se rapportant à une situation identique et portant sur les mêmes questions juridiques. Copie dudit courrier était adressé à la COMCO.

13. Par décision du 18 janvier 2011, la chambre administrative a ordonné la jonction des causes n<sup>os</sup> A/63/2011 et A/77/2011 sous le n<sup>o</sup> A/63/2011.

14. Le 4 mars 2011, le Scm a déposé ses observations au recours de la COMCO en concluant à son rejet.

La présomption d'équivalence des réglementations cantonales figurant à l'art. 2 al. 5 LMI pouvait être renversée. En l'espèce, les réglementations des cantons de Genève et du Valais étaient différentes. En effet les chauffeurs genevois devaient avoir réussi les examens prévus par la LTaxis alors que ce n'était pas le cas pour les chauffeurs valaisans. Or, la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton de Genève, qui était une des branches des examens susmentionnés, était un élément indispensable pour un chauffeur de taxi, afin de pouvoir effectuer ses courses en suivant l'itinéraire le meilleur marché comme le prescrivait la LTaxis. Le GPS n'était pas à même de combler cette lacune.

En outre, en vertu de l'art. 3 LMI, le canton de Genève était habilité à restreindre le marché. La condition d'égalité de traitement imposée par l'art. 3 al. 1 let. a LMI était remplie dans la mesure où l'exigence d'une autorisation sur le territoire genevois s'appliquait également aux offreurs locaux. Une connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton de Genève était propre et indispensable à la préservation de l'intérêt des consommateurs à pouvoir voyager suivant l'itinéraire le meilleur marché possible. La protection de cet intérêt ne pouvait être obtenue au moyen de dispositions applicables aux lieux de provenance, la réglementation valaisanne n'accordant pas la même garantie.

15. Le Scm a soutenu une argumentation similaire dans sa réponse au recours de M. May et de la société datée du même jour.

16. Ces derniers ont répliqué le 6 mai 2011.

La seule dissemblance entre les réglementations topiques concernait l'examen prévu à l'art. 26 LTaxis. Or cette unique différence ne saurait faire échec au principe d'équivalence de l'art. 2 al. 5 LMI étant précisé que la LMI ne prévoyait pas l'identité des réglementations mais leur équivalence. Par ailleurs, dans le présent litige, il ne s'agissait pas d'examiner la situation de clients qui feraient appel à un taxi dans la rue ou par le biais d'une

centrale téléphonique, dont on pourrait effectivement attendre des chauffeurs qu'ils disposent de connaissances topographiques étendues, mais bien de clients faisant appel aux services d'une centrale de taxis établie à l'extérieur du canton. Aux yeux desdits clients, la localisation du lieu de destination apparaissait ainsi plus importante que celle du lieu de prise en charge, en l'occurrence l'AIG.

Pour le surplus, l'intérêt public de la restriction était inexistant compte tenu du type de prestations offertes, à savoir des trajets entre l'AIG et le Valais, singulièrement Verbier. Genève était d'ailleurs le seul canton suisse à imposer aux exploitants de taxis d'un autre canton l'obtention d'une autorisation et le paiement de l'émolument y relatif. Enfin, la restriction apparaissait disproportionnée dès lors qu'elle ne permettait nullement de réaliser la protection des consommateurs prétendument visée par les autorités genevoises. Le paiement d'un émoulement de CHF 400.- pour chaque taxi et la fixation d'une vignette à l'intérieur du taxi étant sans lien avec la protection des passagers ou les connaissances topographiques attendues du chauffeur. La mesure litigieuse apparaissait dès lors comme une entrave à l'accès au marché des passagers en partance de Genève (ou devant être déposés dans ce canton) dans le but de protéger ou favoriser les intérêts des entreprises de taxis ayant leur siège à Genève. Ils renvoyaient pour le surplus à leur recours du 12 janvier 2011.

17. La COMCO a également répliqué le même jour.

L'équivalence des réglementations se déterminait en fonction de leur capacité de préserver les intérêts publics en jeu. Celles-ci pouvaient être jugées équivalentes quand bien même l'une imposait des exigences plus élevées. Tel était le cas ici, la protection et la sécurité des consommateurs visées par la réglementation genevoise pouvant parfaitement être sauvegardées par les conditions d'accès au marché valaisannes, l'exigence de disposer de connaissances topographiques locales ne constituant pas dans l'espèce un intérêt public prépondérant.

18. Ensuite de quoi, la cause a été gardée à juger.

## EN DROIT

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 échoué à la chambre administrative, qui devient autorité supérieure ordinaire de recours en matière administrative (art. 132 LOJ).

Interjetés en temps utile devant la juridiction compétente, les recours sont recevables de ce point de vue (art. 132 LOJ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

M. May et la société, destinataires de la décision attaquée, et la COMCO, dans la mesure où elle estime que la décision du Scm du 9 décembre 2010 constitue une restriction induite à l'accès au marché au sens de la LMI, bénéficient de la qualité pour recourir (art. 1, 9 LMI et 60 al. 1 Bst. b et e LPA).

2. a. La LMI vise en particulier à faciliter la mobilité professionnelle et les échanges économiques en Suisse, à soutenir les efforts des cantons visant à harmoniser les conditions d'autorisation d'accès au marché, à accroître la compétitivité de l'économie suisse et à renforcer la cohésion économique de la Suisse (art. 1 al. 2 LMI).

b. L'art. 2 LMI énonce le principe de la liberté d'accès au marché ainsi que ses implications. Ce principe repose sur la présomption posée par l'art. 2 al. 5 LMI aux termes duquel les réglementations cantonales ou communales sur l'accès au marché sont considérées comme équivalentes. Sous le titre "Restrictions à la liberté d'accès au marché", l'art. 3 LMI définit les conditions auxquelles de telles restrictions sont admissibles, précisant que ces dernières doivent prendre la forme de charges ou de conditions et ne sont autorisées que si elles (art. 3 al. 1 LMI):

- a) s'appliquent de la même façon aux offreurs locaux;
- b) sont indispensables à la préservation d'intérêts publics prépondérants;
- c) répondent au principe de la proportionnalité.

Les restrictions ne répondent pas au principe de la proportionnalité lorsque (al. 2):

- a) une protection suffisante des intérêts publics prépondérants peut être obtenue au moyen des dispositions applicables au lieu de provenance;
- b) les attestations de sécurité ou certificats déjà produits par l'offreur au lieu de provenance sont suffisants;
- c) le siège ou l'établissement au lieu de destination est exigé comme préalable à l'autorisation d'exercer une activité lucrative;
- d) une protection suffisante des intérêts publics prépondérants peut être garantie par l'activité que l'offreur a exercée au lieu de provenance.

3. En l'espèce, la société déploie son activité et offre des services depuis la commune de Bagnes en Valais, localité dans laquelle elle a obtenu une autorisation d'exercer le service des patentes et devrait pouvoir offrir ses services de taxis dans n'importe quel canton. L'obligation qui lui a été faite par le Scm d'obtenir une autorisation afin de pouvoir prendre en charge des passagers dans le canton de Genève constitue dès lors une restriction au libre accès au marché dont il convient d'examiner le bien-fondé en application des principes rappelés ci-dessus.

4. Selon les recourants, les conditions posées par le RTaxis seraient constitutives d'une restriction au libre accès au marché, incompatible avec la LMI, au motif que les réglementations cantonales genevoise et valaisanne sur les taxis seraient équivalentes au sens de l'art. 2 al. 5 LMI. Aucune restriction au libre accès au marché n'était dès lors envisageable, sans même qu'il soit nécessaire d'examiner les autres conditions de l'art. 3 LMI. Le Scm soutient en revanche que ces deux réglementations sont différentes puisque les chauffeurs genevois doivent avoir réussi les examens prévus par la LTaxis alors que ce n'est pas le cas pour les chauffeurs

valaisans. Or, la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton de Genève, qui était une branche des examens susmentionnés, était un élément propre et indispensable, pour un chauffeur de taxi, à la préservation de l'intérêt des consommateurs à pouvoir voyager suivant l'itinéraire le meilleur marché possible.

5. a. La révision de la LMI du 16 décembre 2005 a notamment eu pour but de resserrer le régime d'exception de l'art. 3 LMI qui, dans certaines conditions, autorise des restrictions au libre accès au marché, et ancrer de manière explicite, dans la loi, une présomption réfragable de l'équivalences des réglementations cantonales et communales d'accès au marché (Message du 24 novembre 2004 relatif à cette révision, FF 2005 p. 437 ss ; voir aussi ATF 135 II 12 in JdT 2009 I 34 et les références citées).

b. Dans ce dernier arrêt, la Haute Cour a retenu, s'agissant de l'exercice de manière indépendante de la profession de psychothérapeute dans les cantons de Bâle [de recte : des Grisons] et Zurich, que les réglementations relatives à l'autorisation d'exercer étaient équivalentes alors même que ce canton-ci avait des exigences plus élevées au sujet de la formation de base. Ce qui importait, c'était que les intérêts publics poursuivis (en l'espèce la protection de la santé des patients) soient identiques. Une restriction de l'accès au marché était de par la loi disproportionnée, si une protection suffisante des intérêts publics prépondérants était déjà obtenue au moyen des dispositions du canton de provenance (ATF 135 II 12 précité consid. 2.4).

6. a. La législation cantonale genevoise sur les taxis distingue les taxis de service public (concession d'un usage accru du domaine public) des taxis de service privé (taxi sur appel) (art. 3 al. 3 et 4 LTaxis). Ces derniers ne peuvent pas stationner sur les emplacements réservés aux taxis de service public et doivent être en mesure de prouver la réservation de la course par le client qu'ils viennent prendre en charge (art. 12 et ss. RTaxis).

b. A teneur de l'art. 11 RTaxis, les chauffeurs de taxis ou de limousines en provenance d'autres cantons ou de la communauté européenne sont soumis au même régime que les chauffeurs de taxis de service privé ou de limousines. Ils doivent requérir une autorisation délivrée par le service et leur titre de formation doit être jugé équivalent à celui obtenu par les chauffeurs de taxis genevois (al. 2; art. 18 LTaxis).

L'autorisation est strictement personnelle et intransmissible, d'une durée d'une année au plus, renouvelable et peut être retirée en cas de non-respect de ses conditions d'exercice (art. 11 al. 3 RTaxis). Elle est soumise au paiement d'un émolument de CHF 400.- par année (art. 79 al. 1 ch. 4 RTaxis).

Une vignette, délivrée par le service et comportant la date d'échéance de l'autorisation, est fixée à l'intérieur du véhicule, de manière aisément visible de l'extérieur. Le service peut décider d'incorporer dans la vignette des données électroniques de détection permettant le contrôle de l'accès à l'aéroport (art. 11 al. 4 RTaxis).

c. Selon l'art. 10 LTaxis, l'autorisation d'exploiter un taxi de service privé est délivrée par le département à une personne physique lorsqu'elle:

- a) est au bénéfice d'une carte professionnelle de chauffeur de taxi;
- b) dispose d'une adresse professionnelle fixe dans le canton de Genève à laquelle elle peut être atteinte, notamment par téléphone ou par le biais de la centrale à laquelle elle est affiliée;
- c) justifie de sa solvabilité et de son affiliation à une caisse de compensation;
- d) est propriétaire ou preneur de leasing d'un véhicule répondant aux exigences du droit fédéral et de la présente loi, immatriculé à son nom dans le canton de Genève;
- e) dispose d'une place de stationnement privée pour garer le taxi, en dehors des périodes de circulation.

Pour se voir octroyer une carte professionnelle de chauffeur de taxis, le conducteur doit en particulier avoir l'exercice des droits civils, être Suisse ou au bénéfice d'une autorisation lui permettant de travailler en Suisse comme indépendant ou comme employé; offrir des garanties de moralité et de comportement suffisantes et avoir réussi les examens prévus à l'art. 26 LTaxis (art. 6 LTaxis). Ces derniers ont notamment pour objet de vérifier que les candidats possèdent les connaissances nécessaires au regard des buts poursuivis par la loi et portent en particulier sur la connaissance théorique et pratique de la topographie de la ville et du canton, les obligations résultant de la loi, le maniement du compteur, la maîtrise du français et les rudiments de l'anglais (art. 26 LTaxis).

d. La loi valaisanne sur les routes du 3 septembre 1965 (RSVS 725.1) prévoit quant à elle que toute personne qui se propose d'exploiter professionnellement et publiquement un service de transport de personnes (service de taxis) doit préalablement en obtenir l'autorisation de l'autorité de la commune où s'exercera son activité.

Les conditions à remplir pour obtenir l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec une concession dans la commune de Bagnes (VS) sont réglées en détails par un règlement communal sur le service des taxis du 24 mars 2009 (ci-après: le règlement).

Ainsi, à teneur de l'art. 6 règlement, le requérant doit avoir une bonne réputation, ne pas être insolvable, être au bénéfice d'un permis de conduire requis par la loi, s'engager à exploiter professionnellement de manière permanente et à l'année, une entreprise de taxis sur la commune de Bagnes, jouir de ses droits civils et civiques, disposer sur le territoire de la commune de locaux suffisants pour garer et entretenir le ou les véhicules, disposer de véhicules et de conducteurs qui répondent aux exigences légales, offrir aux conducteurs des conditions garantissant la sécurité du service, avoir conclu une assurance RC illimitée, disposer d'une permanence téléphonique et, enfin, le cas échéant, être au bénéfice d'une licence de transport requise par la loi. Ces conditions sont réexaminées lors de chaque renouvellement de l'autorisation, c'est-à-dire chaque année (art. 9 ré-

glement). Si l'autorisation est requise par une personne morale, le détenteur économique et le représentant légal doivent remplir les conditions de l'art. 6 règlement (art. 8 règlement). Avec sa demande, le requérant doit aussi fournir le permis de conduire requis par la législation fédérale pour chacun des conducteurs, un acte de bonne vie et mœurs, un extrait de l'office des poursuites et du casier judiciaire (art. 10 règlement). Les conducteurs de taxis doivent enfin être titulaires du permis de conduire nécessaire pour le transport de personnes (art. 14 al. 1 règlement).

7. L'examen des conditions d'accès au marché permet de constater que les conditions requises pour l'exploitation de taxis, si elles ne sont pas identiques, sont à tout le moins équivalentes à Genève et en Valais. En substance les deux cantons exigent que les titulaires d'autorisations jouissent d'une bonne réputation, soient solvables et que leurs véhicules de service répondent aux exigences légales. La seule différence concerne l'examen auquel les conducteurs genevois doivent se soumettre (art. 26 LTaxis), afin notamment de valider leurs connaissances théoriques et pratiques de la topographie. Cette différence n'apparaît toutefois pas comme un élément indispensable à la préservation de l'intérêt public poursuivi, à savoir la protection des passagers de taxis. C'est si vrai que le Scm n'en fait pas une condition à l'octroi de l'autorisation genevoise d'exploiter, délivrée aux personnes ayant leur domicile ou siège dans un autre canton contre le seul paiement d'un émoluments de CHF 400.-, admettant pour le surplus l'équivalence des conditions d'exercice de la profession du recourant avec celle des chauffeurs de taxis genevois.

Les recourants relèvent enfin, sans être contredits, que Genève est le seul canton suisse à imposer de telles conditions aux offreurs externes (voir également à ce sujet l'ATF 135 II 12 précité consid. 2.5), ce qui démontre bien l'absence d'intérêt public à l'exigence susmentionnée.

Partant, en l'absence de tout élément permettant de renverser la présomption d'équivalence des prescriptions de l'art. 2 al. 5 LMI et faute de discerner un motif d'intérêt public qui ferait apparaître comme "indispensable", au sens de l'art. 3 al. 1<sup>er</sup> let. b LMI - pour le maintien du niveau de protection voulu par le canton de Genève -, que les offreurs externes disposent de connaissances théoriques et pratiques de la topographie genevoise, la chambre de céans retiendra que la restriction au libre accès au marché posée par la réglementation genevoise est illicite.

8. a. Les restrictions visées à l'art. 3 al. 1 LMI ne doivent encore en aucun cas constituer une barrière déguisée à l'accès au marché, destinées à favoriser les intérêts économiques locaux (art. 3 al. 3 LMI).

b. Aux termes de l'art. 3 al. 4 LMI, les décisions relatives aux restrictions doivent faire l'objet d'une procédure simple, rapide et gratuite.

c. Sont en principe incompatibles avec la LMI, les réglementations ou décisions qui ont pour effet d'affecter la capacité de l'offreur externe de fournir sa prestation de service, de rendre la prestation de l'offreur externe plus onéreuse, d'imposer des obstacles administratifs

propres à décourager l'offreur externe ou de soumettre l'offreur externe à des conditions supplémentaires à celles en vigueur à son lieu d'établissement (M. BIANCHI DELLA PORTA, CR Concurrence, notes 43 ss ad art. 2 LMI, p. 1279 s.).

d. Le Tribunal fédéral a réaffirmé le principe de la gratuité dans plusieurs arrêts, précisant que la perception d'un émoluments contredisait de toute manière ce principe (ATF 123 I 313 = JdT 1999 I 300 et 125 I 264 = SJ 1999 I 498).

9. Comme vu ci-dessus, la législation genevoise sur les taxis impose des contraintes administratives (obligation de requérir une autorisation spécifique de prouver en tout temps la réservation de la course, d'apposer une vignette sur le pare-brise et de s'annoncer au préalable afin de pouvoir prendre en charges ses clients dans le périmètre de l'AIG) et financière (perception d'un émoluments annuel de CHF 400.- pour l'obtention d'une autorisation) aux offreurs externes qui souhaiteraient prendre en charge des clients sur le territoire genevois (art. 18 LTaxis, 11 al. 2, 3, 5, 25 et 79 al. 1 ch. 4 RTaxis).

Interpellé sur ce dernier point, le Conseil fédéral avait à l'époque relevé que la législation genevoise sur les taxis apparaissait comme problématique, dès lors que les prestataires de services de taxi genevois étaient certes également soumis à un émoluments de CHF 400.- pour l'octroi d'une autorisation, mais que celle-ci n'était perçue qu'une fois, et non annuellement ([http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20103314](http://www.parlament.ch/f/suche/pages/geschaefte.aspx?gesch_id=20103314)).

Force est dès lors d'admettre que ces différentes mesures et émoluments, en tant qu'ils s'appliquent, sous cette forme, qu'aux seuls offreurs externes, constituent des mesures protectionnistes destinées à favoriser les intérêts économiques locaux. Dans cette mesure, la législation cantonale sur les taxis n'apparaît pas conforme à la loi sur le marché intérieur et viole ainsi le principe de la force dérogatoire du droit fédéral.

10. Vu ce qui précède, le recours doit être admis et la décision du Scm annulée. Malgré l'issue du litige, aucun émoluments ne sera mis à la charge de l'Etat de Genève (art. 87 al. 1 LPA dans sa nouvelle teneur dès le 27 septembre 2011). Une indemnité de procédure de CHF 1'500.- sera allouée conjointement et solidairement à Monsieur Jean-Bernard May et à la société, à la charge de l'Etat de Genève.

## PAR CES MOTIFS

### LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

#### à la forme:

déclare recevables les recours interjetés les 11 janvier par la commission de la concurrence et 12 janvier 2011 par Monsieur Jean-Bernard May et May Taxi & Limousines S.A. contre la décision du service du commerce du 9 décembre 2010;

#### au fond:

les admet;

constate que la décision du 9 décembre 2010 du service du commerce, en tant qu'elle fait obligation à Monsieur

Jean-Bernard May et May Taxi & Limousine S.A. de requérir une autorisation spécifique pour prendre en charge et déposer des clients dans le canton de Genève, en application de l'art. 11 al. 2 RTaxis, restreint indûment le marché et partant est contraire à la LMI;

annule la décision du 9 décembre 2010 du service du commerce;

dit qu'il n'est pas perçu d'émolument;

alloue une indemnité de procédure de CHF 1 '500.- à Monsieur Jean-Bernard May et May Taxi & Limousines S.A., pris conjointement et solidairement, à la charge de l'Etat de Genève;

dit que, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF-RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente

jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi;

communique le présent arrêt à Me Nicolas. Iynedjian, avocat de Monsieur Jean-Bernard May et May Taxi & Limousine S.A., à la Commission de la concurrence ainsi qu'au service du commerce.

[...]