

# VD\_OMNI GE.2020.0225 vom 14. April 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-04-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2020.0225](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2020.0225)

FR: VD\_OMNI GE.2020.0225 du 14 avril 2021

IT: VD\_OMNI GE.2020.0225 del 14 aprile 2021

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/POLICE CANTONALE DU COMMERCE | Recours contre un refus d'autorisation de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel. Depuis le 1er janvier 2020, la LEAE attribue en première ligne au canton la compétence de délivrer une telle autorisation. Le refus litigieux est prononcé en raison d'une condamnation du recourant pour infraction à la LCR qui constitue en principe un motif de refus de l'autorisation. En ayant fait l'objet d'une condamnation pour conduite sous l'effet de l'alcool avec un taux qualifié, le recourant ne remplit pas les conditions pour l'octroi de l'autorisation (art. 62e LEAE). Il ne présente plus les garanties suffisantes de sécurité permettant à l'autorité de lui confier des passagers et les garanties voulues inhérentes à l'exercice de la profession en cause. L'intérêt privé du recourant à conserver son gagne-pain ne l'emporte pas sur l'intérêt à protéger le public. Au demeurant, le recourant pourra déposer une nouvelle demande une fois le jugement radié du casier judiciaire destiné à des particuliers. Recours au TF rejeté (2C\_400/2021 du 18 août 2021).

## Erwägungen

### E. 1

Disposant de la qualité pour recourir, le recourant a de surcroît agi dans le délai et la forme utiles (cf. art. 75 let. a, 79, 95 et 99 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]). Il sied ainsi d'entrer en matière.

### E. 2

Le recourant invoque avoir été privé de son permis de conduire pendant près de 6 mois et avoir été déjà durement sanctionné sur le plan économique suite aux événements du 3 novembre 2018. Il considère que le refus d'autorisation litigieux, après la condamnation pénale et la sanction administrative, s'apparente à le sanctionner une troisième fois pour l'erreur commise alors. a) Le 1er janvier 2020 est entrée en vigueur une modification du 12 mars 2019 de la loi vaudoise du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE; BLV 930.01). Cette nouvelle a introduit les art. 62a à 62h LEAE, selon lesquels le transport de personnes à titre professionnel est désormais régi en première ligne par le canton (plus spécifiquement par la PCC), non plus par les communes. La disposition transitoire de l'art. 101a al. 4 LEAE prévoit que les détenteurs d'une autorisation communale doivent déposer les demandes d'autorisations cantonales requises dans un délai échéant le 30 juin 2020, tout en restant autorisés à poursuivre leur activité jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale. Plus précisément, l'octroi de l'autorisation en cause est traité à l'art. 62e LEAE intitulé "Autorisations", dont l'al. 1 est ainsi libellé: " 1 Pour obtenir l'autorisation, le requérant doit notamment fournir à l'autorité compétente toute information attestant de son assujettissement à l'assurance vieillesse et survivants (AVS), de son respect aux dispositions du droit du travail, de la conclusion d'une assurance responsabilité civile

pour le transport de personnes à titre professionnel ainsi que de l'absence de condamnations à raison d'infractions pénales graves et intentionnelles protégeant l'intégrité physique ou sexuelle, d'infractions à la LFStup, d'infraction à la législation sur la circulation routière. L'autorité compétente vérifie que l'immatriculation du véhicule correspond à son lieu de stationnement (art. 11 LCR)". A la lettre de cette disposition, le requérant entendant obtenir une autorisation de transport de personnes à titre professionnel doit ainsi fournir à la PCC, en particulier, "toute information attestant [...] de l'absence de condamnations à raison [...] d'infraction à la législation sur la circulation routière". Même si une rédaction plus précise aurait été bienvenue, l'art. 62e LEAE exprime avec suffisamment de clarté que les "informations" devant être fournies à l'autorité correspondent aux conditions posées à l'octroi de l'autorisation en cause. Ainsi, la présence d'une condamnation à raison, en particulier, d'infraction à la législation sur la circulation routière constitue en principe un motif de refus de l'autorisation. Le régime institué est celui d'une autorisation de police, puisque le conducteur doit pour l'essentiel présenter des garanties morales et de sécurité pour le client suffisantes. La fonction même d'un régime d'autorisation est de mettre en place un contrôle préventif de l'acte ou de l'activité privés envisagés, permettant à l'autorité de vérifier que ceux-ci sont conformes à l'ordre légal. La doctrine insiste, s'agissant de l'autorisation de police, sur le fait que les activités concernées relèvent du secteur privé; mais il apparaît nécessaire que celles-ci fassent l'objet d'un contrôle préalable avant qu'elles ne soient déployées; ce contrôle vise à s'assurer que l'exercice de l'activité en cause pourra préserver les biens de police susceptibles d'être menacés (on pense ici à la santé publique, à la tranquillité et à l'ordre publics, notamment; Pierre Tschannen/Ulrich Zimmerli/Markus Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4<sup>ème</sup> éd. Berne 2014, page 421 s), voire d'autres intérêts publics. Lorsque l'autorisation fait défaut, l'activité en cause est interdite. b) La présente procédure concerne le refus d'une autorisation de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel sollicitée par le recourant. La décision querellée se fonde donc sur un nouveau régime d'autorisation cantonale en la matière et l'article 62e LEAE fait explicitement référence à l'absence d'infractions à la législation sur la circulation routière. Cette révision implique que les acteurs qui ne remplissent pas les conditions ne peuvent pas pratiquer l'activité de transport de personnes à titre professionnel. La LEAE tend au respect des exigences de sécurité publique et les restrictions qu'elle apporte répondent à un intérêt public (cf. art. 1 LEAE). Le législateur entendait manifestement protéger en premier lieu les passagers qui accordent leur confiance à un conducteur professionnel. En l'occurrence, le recourant a été condamné par ordonnance pénale du Ministère public le 9 janvier 2019 pour avoir violé l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool en présentant un taux d'alcool qualifié de 1,73 g 0/00 dans le sang. En ayant fait l'objet d'une telle condamnation pour une infraction à la LCR, le recourant ne remplit pas les conditions pour l'octroi de l'autorisation. Il s'agit donc d'un refus fondé sur la loi et non, comme le laisse entendre le recourant, d'une nouvelle sanction liée au mépris des dispositions posant l'exigence d'une autorisation préalable. Pour le surplus, il n'est pas surprenant qu'une sanction administrative ait suivi la condamnation pénale s'agissant d'une violation grave de la LCR. Ainsi, lorsque le législateur a inscrit l'article 62e LEAE dans la législation cantonale, il avait pleinement conscience des conséquences qu'encourrait un demandeur d'autorisation condamné pour infraction à la LCR. A cet égard, on ajoutera accessoirement que le Tribunal fédéral s'est penché sur d'éventuelles violations du principe ne bis in idem notamment en matière de retrait de permis de conduire, en concluant que la double procédure pénale et administrative prévue par la loi sur la circulation routière ne violait pas ce principe (ATF 137 I 363 consid.

2.4 p. 369 s.).

### **E. 3**

Le recourant tient la décision litigieuse pour une atteinte "terrible" à sa liberté économique.

a) Aux termes de l'art. 27 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), la liberté économique est garantie (al. 1). Elle comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée 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, telle que l'activité de chauffeur de taxi (cf. ATF 143 II 598 consid. 5.1; TF 2C\_394/2020 du 20 novembre 2020 consid. 7.1 et les références citées). b) Conformément à l'art. 36 Cst., des restrictions cantonales à cette liberté sont admissibles, mais elles doivent reposer sur une base légale, être justifiées par un intérêt public prépondérant et respecter le principe de la proportionnalité. Comme évoqué la décision de l'autorité intimée refusant d'accorder au recourant une autorisation de transport de personnes à titre professionnel en raison de sa condamnation pour infraction à la LCR repose sur une base légale formelle. Il s'agit dès lors d'examiner si le refus répond également aux principes de l'intérêt public et de la proportionnalité. Sous l'angle de l'intérêt public aux restrictions à la liberté économique, sont autorisées les mesures d'ordre public, de politique sociale ainsi que les mesures dictées par la réalisation d'autres intérêts publics ( cf. ATF 143 I 388 consid. 2.1; 143 I 403 consid. 5.2 et les références citées). Selon la jurisprudence, l'activité de chauffeur de taxi s'exerce dans des conditions particulières qui nécessitent que les chauffeurs offrent des garanties suffisantes de moralité et de sécurité vis-à-vis de leurs clients. Par sa fonction et par son importance, le service de taxis se rapproche d'un service public. Le client, notamment en cas d'urgence pour se rendre à l'hôpital ou chez un médecin, doit pouvoir compter sur un chauffeur de confiance, rapide et calculant correctement le prix de la course, car il n'a très souvent pas la possibilité de choisir (cf. ATF 79 I 334 consid. 4b; TF 2C\_1149/2018 du 10 mars 2020 consid. 5.8; 2C\_940/2010 du 17 mai 2011 consid. 4.5; 2P.167/1999 du 25 mai 2000 consid. 2a et 6c). Dans ces circonstances, une réglementation de cette activité doit tenir compte des exigences se rapportant notamment à l'ordre public, à la sécurité, à la morale et à l'hygiène publiques (cf. ATF 79 I 334 précité). Il existe un intérêt public particulièrement prononcé à ce que les passagers d'un taxi bénéficiant d'une concession accordée par l'autorité puissent compter sur une intégrité et un comportement irréprochables (cf. TF 2C\_551/2011 du 12 août 2011). En l'espèce, le recourant a été condamné pour ne pas avoir respecté l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool et avoir circulé au volant d'un véhicule automobile en état d'ébriété, soit avec un taux qualifié de 1,73 g 0/00. On ne peut qu'en conclure que le recourant avait consommé de l'alcool en quantité importante les heures précédentes. Il s'agit d'un manquement particulièrement grave puisque, ce faisant, le recourant a mis en danger les autres usagers de la route. Cet acte a du reste conduit les autorités à lui infliger, le 9 janvier 2019, une peine substantielle de septante jours-amende, avec sursis pendant trois ans pour infraction à la loi sur la circulation routière, ainsi qu'à lui retirer son permis de conduire pour cinq mois. Il ressort également du dossier que cette infraction a été commise dans le cadre de son activité professionnelle. Le recourant précise d'ailleurs avoir été contrôlé par la police alors qu'il attendait des clients. Il est par ailleurs rappelé que les conducteurs dans le transport de personnes à titre professionnel sont astreints au principe de l'abstinence totale (art. 2a al. 1 de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11). Compte tenu de la gravité et de la nature de l'infraction perpétrée, le recourant n'est à

l'évidence plus digne de confiance en l'état. Il ne présente plus les garanties suffisantes de sécurité permettant à l'autorité de lui confier des passagers et les garanties voulues inhérentes à l'exercice de la profession en cause, qui fait l'objet désormais d'une surveillance de la PCC. Quand bien même le sursis complet accordé démontre qu'un pronostic favorable a été posé à son égard, un tel élément demeure insuffisant, du moins tant que la durée de l'épreuve ne sera pas écoulée. Certes, l'intérêt privé du recourant à conserver son métier et son gagne-pain est très important. Au vu de la quotité de la sanction infligée et des faits en question, cet intérêt privé ne suffit toutefois manifestement pas à renverser la balance des intérêts. Il y a également lieu de souligner que, conformément à la décision attaquée, le recourant pourra déposer une nouvelle demande une fois le jugement radié du casier judiciaire, à savoir lorsqu'il aura subi la mise à l'épreuve avec succès, étant rappelé que l'échéance est fixée au 8 janvier 2022 (cf. art. 371 al. 3 bis CP, relatif à l'extrait du casier judiciaire destiné à des particuliers). Ainsi celui-ci n'est pas privé définitivement de toute possibilité d'obtenir une autorisation et la mesure apparaît dès lors comme proportionnée. C'est donc à juste titre et sans violer le principe de la proportionnalité que l'autorité intimée a refusé de mettre l'intéressé au bénéfice d'une autorisation faute pour lui, manifestement, de remplir une des conditions requises par l'art. 62e LEAE.

#### **E. 4**

Le recourant reproche encore à l'autorité intimée d'avoir rendu une décision en contradiction avec celle de l'C. \_\_\_\_\_ du 2 décembre 2019 (autorisation communale et délivrance d'un carnet de conducteur de taxi). Or, la PCC n'est en charge de l'octroi des autorisations cantonales de transport de personnes que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions de la LEAE (cf. consid. 2b). A partir de cette date, l'C. \_\_\_\_\_ a perdu sa compétence. Le recourant n'ignorait pas l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, dès lors qu'il a lui-même requis une autorisation cantonale fondée sur celle-ci. Des dispositions transitoires ainsi qu'un régime transitoire ont été introduits en vue de l'entrée en vigueur du nouveau régime cantonal en matière de transports de personnes à titre professionnel afin de préserver les droits acquis le temps qu'un requérant puisse se mettre en conformité (cf. art. 101a LEAE). Passé l'échéance du délai transitoire, une nouvelle décision a ainsi été rendue sur la base des nouvelles dispositions en vigueur. L'on ne saurait tirer du fait que l'C. \_\_\_\_\_ ait octroyé son autorisation le 2 décembre 2019 une quelconque assurance sur les futures demandes, les droits acquis sous l'ancienne législation n'étant pas protégés. Il ne saurait non plus être reproché à l'autorité intimée de ne pas avoir respecté la décision rendue par l'C. \_\_\_\_\_ et qui est fondée sur une réglementation communale caduque. Comme l'a déjà jugé le Tribunal fédéral, une autorisation de police telle que celle dont il est question en l'espèce, ne bénéficie pas d'une protection de la situation acquise (arrêt 2C\_881/2013 du 18 février 2014 consid. 5.3). Il en va a fortiori de même lorsqu'il s'agit non pas de la modification d'une autorisation existante, mais d'une nouvelle autorisation requise, pour laquelle l'autorité doit examiner ou réexaminer toutes les conditions fixées par la loi en vigueur. A cet égard la requête du recourant tendant à la production de son dossier personnel sur lequel est fondée l'autorisation de conduire du 2 décembre 2019 auprès de l'C. \_\_\_\_\_ n'apparaît ni nécessaire ni utile à l'établissement des faits pertinents pour l'issue du litige; elle ne pourrait amener la Cour de céans à modifier son opinion et doit dès lors être refusée.

#### **E. 5**

Vu ce qui précède, le recours, mal fondé, doit être rejeté. Succombant, le recourant n'a pas droit à des dépens (cf. art. 55 al. 1 a contrario LPA-VD). Au vu des circonstances, il sera renoncé à prélever un émolument judiciaire (cf. art. 50 LPA-VD).

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