

VD_OMNI GE.2021.0012 vom 21. Oktober 2021

VD Tribunal cantonal, 2021-10-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2021.0012

FR: VD_OMNI GE.2021.0012 du 21 octobre 2021

IT: VD_OMNI GE.2021.0012 del 21 ottobre 2021

Regeste

A. _____/POLICE CANTONALE DU COMMERCE | Recours contre le refus d'autorisation de pratiquer le transport de personnes à titre professionnel, au motif que l'intéressé a été condamné pour violation grave des règles de la circulation routière (excès de vitesse de plus de 25 km/h en localité). En l'occurrence, les conditions d'une restriction à la liberté économique sont réunies. Le refus contesté ne constitue par ailleurs pas une nouvelle sanction pour l'infraction à la LCR, mais est lié au fait que le recourant ne remplit pas les conditions posées par le nouveau régime d'autorisation cantonale pour le transport professionnel de personnes. Recours rejeté.

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 al. 1 let. a, 79, 95 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]). Il sied ainsi d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Le recourant fait valoir que les conditions d'une restriction à sa liberté économique ne seraient pas réalisées. 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 p. 612; arrêt TF 2C_394/2020 du 20 novembre 2020 consid. 7.1 et les références citées). b) Les restrictions cantonales à l'exercice de la profession de chauffeur de taxi sont sur le principe admissibles, mais les limitations du droit cantonal doivent reposer sur une base légale, être justifiées par un intérêt public prépondérant et respecter le principe de proportionnalité (cf. art. 36 al. 1 à 3 Cst.; cf. arrêt TF 2C_400/2021 du 18 août 2021 consid. 3.1).

E. 3

Il convient en premier lieu de déterminer si la décision attaquée repose sur une base légale suffisante. a) aa) Le 1^{er} janvier 2020 est entrée en vigueur une modification du 12 mars 2019 de la LEAE. 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 l'autorité cantonale (à savoir la PCC) et non plus par les communes. L'art. 62e al. 1 LEAE, intitulé "Autorisations", 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 corresponde à son lieu de stationnement (art. 11 LCR)". bb) Le Tribunal fédéral a récemment relevé que l'art. 62e LEAE dresse, à son premier alinéa, la liste des informations que doit fournir, à l'autorité compétente, une personne souhaitant obtenir une autorisation de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel. Il a précisé que cette disposition ne qualifie certes pas expressément ces informations de conditions d'octroi de l'autorisation, mais que l'exigence de fournir à l'autorité compétente toute information attestant notamment " 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 " peut et doit être comprise comme une condition d'octroi de l'autorisation. L'absence de condamnations doit ainsi être établie par quiconque sollicite une autorisation (cf. arrêts TF 2C_139/2021 du 12 juillet 2021 consid. 5.4 et 5.5; 2C_400/2021 précité consid. 4.2). Le Tribunal fédéral a en outre confirmé que l'art. 62e al. 1 LEAE est formulé de manière suffisamment précise pour être directement applicable (cf. arrêt TF 2C_139/2021 précité consid. 5.4.3). b) Le recourant ayant été condamné pour infraction à la LCR et n'ayant par conséquent pas été en mesure d'établir l'absence de condamnation requise, c'est à bon droit que la PCC a refusé de lui délivrer l'autorisation de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel, en application de l'art. 62e LEAE. Le refus en cause repose dès lors sur une base légale formelle.

E. 4

Il s'agit ensuite d'examiner si la décision attaquée répond au principe de l'intérêt public. a) 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 p. 391; 143 I 403 consid. 5.2 p. 407 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; arrêts TF 2C_1149/2018 du 10 mars 2020 consid. 5.8; 2C_940/2010 du 17 mai 2011 consid. 4.5). 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). S'agissant en particulier de la LEAE, il ressort des travaux préparatoires que le nouvel art. 62e LEAE tend à protéger la sécurité des passagers et à préserver la confiance que ces derniers accordent à des chauffeurs de taxi (cf. Exposé des motifs et projet de loi modifiant la LEAE et la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière [LVCR; BLV 741.01], et rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Mathieu Blanc et consorts [15_POS_131], janvier 2018, ch. 1.3.2.7 p. 10; rapport de majorité de la Commission,

novembre 2018, ch. 6.1 ad art. 62e p. 10; Bulletin du Grand Conseil [BGC] n° 64 du 29 janvier 2019, pp. 52 ss, interventions Butera et Christen; arrêt TF 2C_139/2021 précité consid. 5.4.4; arrêts CDAP GE.2021.0021 du 19 avril 2021 consid. 3; GE.2020.0185 du 8 janvier 2021 consid. 3a). Le Tribunal fédéral a encore récemment confirmé que de telles règles répondaient à un intérêt public (cf. arrêts TF 2C_139/2021 précité consid. 5.6.1 et les références citées; 2C_400/2021 précité consid. 4.3). b) En l'espèce, le recourant a été condamné pénalement pour violation grave des règles de la circulation routière, dès lors qu'il a commis un excès de vitesse de 26 km/h au centre-ville de *****, à un endroit où la vitesse était limitée à 50 km/h. Dans ces circonstances, force est de constater que le refus d'octroi d'une autorisation de pratiquer le transport de personnes à titre professionnel poursuit un intérêt public de protection tant des passagers que des autres usagers de la route.

E. 5

Reste à examiner la proportionnalité de la mesure contestée. a) Le principe de la proportionnalité exige que la mesure en cause soit apte à produire les résultats escomptés (aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (nécessité). En outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts; cf. ATF 142 I 76 consid. 3.5.1 p. 84; 140 I 218 consid. 6.7.1 p. 235). b) Sous l'angle de l'aptitude, la mesure en cause est manifestement apte à atteindre le but de protection des passagers, puisqu'elle empêche le recourant, de manière temporaire, d'exercer l'activité de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel. Concernant le critère de la nécessité, il n'existe pas véritablement d'alternative au refus prononcé en application de l'art. 62e LEAE, de sorte que la possibilité d'une mesure moins incisive peut être écartée (cf. arrêts TF 2C_139/2021 précité consid. 5.7.2; 2C_400/2021 précité consid. 4.4.2) . S'agissant de la pesée des intérêts (proportionnalité au sens étroit), le recourant fait valoir que son intérêt privé à se voir délivrer l'autorisation requise devrait l'emporter sur l'intérêt public en jeu. Sur le plan de sa situation personnelle, il expose exercer la profession de chauffeur de taxi depuis 2014, tout en rappelant qu'il n'est, en l'état, pas en mesure de travailler en cette qualité. Il précise avoir quitté la Suisse en 2017 afin de s'installer en ***** avec sa famille, mais être revenu dans le canton de Vaud environ deux ans plus tard pour y chercher un emploi, ses projets professionnels à l'étranger n'ayant pas abouti. Son épouse - qui n'exercerait pas d'activité lucrative - et son fils seraient restés en ***** dans l'attente de pouvoir le rejoindre. Ainsi, dans la situation actuelle, le couple ne disposerait d'aucun revenu. Le recourant a toutefois produit une promesse d'embauche (datée du 28 août 2020) pour un emploi de chauffeur de taxi, qui lui permettrait de subvenir aux besoins de sa famille pour autant qu'il obtienne l'autorisation sollicitée; à défaut d'autorisation, ne disposant pas de formation dans un autre domaine, il serait contraint de recourir à l'aide sociale. Le recourant tente par ailleurs de relativiser la gravité de l'infraction pour laquelle il a été condamné pénalement en 2015. A son sens, il n'aurait pas sérieusement mis en danger la sécurité d'autrui par son comportement. L'excès de vitesse litigieux aurait été commis dans un espace relativement sécurisé, réservé aux voitures, à l'écart des piétons et sur une distance relativement courte; la mise en danger des autres usagers n'aurait été qu'abstraite. Le recourant souligne en outre ne pas avoir commis de nouvelle infraction depuis 2015. Sur ce point, il y aurait tout lieu de croire, " qu'il ne remettr[ait] pas en danger l'intérêt public, au vu du risque qu'il encourrait en cas de nouvelle infraction ". En l'occurrence, il est incontestable que l'intérêt public en cause est important. La recourant a en effet été reconnu coupable de violation grave des

règles de la circulation routière au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, pour avoir circulé à plus de 25 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en localité, le 2 octobre 2015. La jurisprudence précise que l'infraction réprimée par cette disposition est objectivement réalisée lorsque l'auteur viole grossièrement une règle fondamentale de la circulation et met ainsi sérieusement en danger la sécurité d'autrui; une mise en danger abstraite accrue est toutefois suffisante (arrêt TF 6B_3/2014 du 28 avril 2014 consid. 1.1). Il apparaît ainsi que la faute commise par le recourant - et sanctionnée par les autorités pénales - doit être considérée comme lourde et que les explications, visant à dire que la mise en danger de la sécurité d'autrui n'aurait pas été sérieuse, sont vaines. On observe au demeurant que l'excès de vitesse en question a valu au recourant une condamnation à une peine sans sursis, en raison d'une précédente condamnation pour violation grave des règles de la circulation routière. Il ressort par ailleurs du registre fédéral des mesures administratives que le recourant a fait l'objet de trois retraits de permis et d'un avertissement pour des excès de vitesse réalisés entre 2011 et 2015. Pour ce qui est de l'intérêt privé du recourant à pouvoir exercer le transport de personnes à titre professionnel, il n'est certes pas négligeable. Or, comme l'autorité intimée l'a relevé, le recourant n'est pas définitivement privé de toute possibilité d'obtenir l'autorisation sollicitée. Il pourra en effet déposer une nouvelle demande d'autorisation une fois que la condamnation litigieuse ne figurera plus au casier judiciaire, l'échéance étant fixée au 10 juillet 2022, soit dans moins d'une année. En conclusion, au vu de l'intérêt public en jeu et des circonstances particulières du cas d'espèce, le refus d'autorisation apparaît proportionné. Il s'ensuit que la décision incriminée répond aux exigences posées par l'art. 36 Cst.

E. 6

Enfin, contrairement à ce que soutient le recourant, la décision attaquée ne constitue pas une nouvelle sanction pour l'infraction à la LCR commise en 2015 et n'est dès lors pas arbitraire sous cet angle. Comme on l'a vu, le refus d'autorisation en cause est la simple conséquence du fait que le recourant ne remplit pas les conditions posées par le nouveau régime d'autorisation cantonale pour le transport professionnel de personnes (cf. arrêt TF 2C_400/2021 précité consid. 4.4.3).

E. 7

a) Il découle de ce qui précède que le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision attaquée confirmée. b) La demande d'assistance judiciaire - portant sur l'exonération des avances et sûretés, l'exonération des frais de justice et l'assistance d'office d'un avocat - est rejetée, l'indigence du recourant n'étant pas établie. On observe à cet égard que le formulaire de demande d'assistance judiciaire, déposé auprès du tribunal, ne contient pour ainsi dire aucun élément relatif à la situation financière du recourant (cf. art. 18 al. 1 LPA-VD). c) Au vu des circonstances, le tribunal renoncera à percevoir un émolument judiciaire (cf. art. 50 al. 1 LPA-VD). Il n'y a pas lieu pour le reste d'allouer d'indemnité à titre de dépens (cf. art. 55 al. 1 LPA-VD).

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