

VD_OMNI GE.2022.0068 vom 23. November 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-11-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2022.0068

FR: VD_OMNI GE.2022.0068 du 23 novembre 2022

IT: VD_OMNI GE.2022.0068 del 23 novembre 2022

Regeste

A. _____/Police cantonale du commerce | Recours d'un chauffeur de taxi contre la décision de la Police cantonale du commerce lui refusant une autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel et retirant son autorisation de chauffeur, en raison de l'inscription à son casier judiciaire d'une condamnation pénale ferme pour violation grave des règles de la circulation pour avoir roulé 29 km/h au-dessus de la limitation dans une zone où la vitesse était limitée à 50 km/h. Malgré une situation financière difficile et un âge proche de la retraite, le recourant ne peut se prévaloir d'une violation de sa liberté économique, compte tenu de la gravité de la condamnation pénale et de ses antécédants d'excès de vitesse qui font apparaître le risque d'atteinte à la sécurité des passagers comme important. Bien que minces, le recourant dispose de perspectives de réinsertion professionnelle. L'art. 19 LEAE ne permet pas de réduire la durée du retrait. Atteinte à la liberté économique admissible, tant en ce qui concerne le refus d'autorisation d'exploitation que le retrait d'autorisation de chauffeur. Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

Interjeté dans le délai de trente jours de l'art. 95 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions énoncées aux art. 75 et 79 LPA-VD (cum art. 99 LPA-VD). Il y a ainsi lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

Le recourant conteste tant le refus d'autorisation d'exploitation que le retrait de l'autorisation de chauffeur prononcés par la PCC (ci-après également: l'autorité intimée). Il fait essentiellement valoir que les conditions à une restriction de sa liberté économique ne seraient pas réalisées et invoque, en particulier, une violation du principe de la proportionnalité. Dans la mesure où ces deux volets divergent en certains points, ils seront examinés successivement. 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 (ATF 143 II 598 consid. 5.1; TF 2C_394/2020 du 20 novembre 2020 consid. 7.1 et les références citées). Les restrictions cantonales à l'exercice de la profession de chauffeur de taxi sont sur le principe admissibles; elles doivent toutefois reposer sur une base légale, être justifiées par un intérêt public prépondérant et respecter le principe de proportionnalité (art. 36 al. 1 à 3 Cst.; TF 2C_400/2021 du 18 août 2021 consid. 3.1). b) E n tant qu'elle refuse de délivrer au

recourant une autorisation d'exploitation d'une entreprise de transport de personnes à titre professionnel, la décision entreprise porte incontestablement atteinte à sa liberté économique. Il convient dès lors d'examiner si elle respecte les conditions de restrictions prévues à l'art. 36 Cst.

E. 3

En premier lieu, il s'agit de déterminer si la décision attaquée, fondée sur l'art. 62e al. 1 de la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE; BLV 930.01), repose sur une base légale suffisante. a) Toute restriction de la liberté économique doit être fondée sur une base légale (art. 36 al. 1, 1^{ère} phr., Cst.); les restrictions graves doivent être prévues par une loi au sens formel (art. 36 al. 1, 2^e phr., Cst.; TF 2C_139/2021 du 12 juillet 2021 consid. 5.1) Le 1^{er} janvier 2020 est entrée en vigueur la modification du 12 mars 2019 de la LEAE. Cette nouvelle a notamment 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", dispose: " 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)." Dans deux affaires récentes relatives à des autorisations de chauffeur, le Tribunal fédéral s'est prononcé sur la portée de cette disposition (TF 2C_139/2021 du 12 juillet 2021 et 2C_400/2021 du 18 août 2021) . Il a confirmé l'interprétation de la PCC, selon laquelle 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 " pouvait et devait être comprise comme une condition à l'octroi de l'autorisation. Il a jugé que l'absence de condamnations devait ainsi être établie par quiconque sollicitait une autorisation (cf. arrêts ci-dessus respectivement consid. 5.2 à 5.5 et consid. 4.2). Le Tribunal fédéral a en outre confirmé que l'art. 62e al. 1 LEAE était formulé de manière suffisamment précise pour être directement applicable (TF 2C_139/2021 précité consid. 5.4.3). La Cour de céans a déjà eu l'occasion de confirmer qu'une condamnation pour violation grave de la législation sur la circulation routière, en particulier pour un excès de vitesse de 25 km/h commis en localité, permettait à la PCC de refuser de délivrer une autorisation de chauffeur (CDAP GE.2021.0012 du 21 octobre 2021 consid. 4b/aa). Vu la systématique de la loi et les travaux parlementaires, l'art. 62e al. 1 LEAE est applicable tant pour l'octroi de l'autorisation de chauffeur (p.ex. TF 2C_139/2021 précité consid. 5.4.1) que pour celui d'autorisation d'exploitation (cf. Exposé des motifs et projet de loi modifiant la LEAE, janvier 2018, ch. 1.3.2.7 p. 14 , " pour obtenir les autorisations "; cf. également l'art. 12a LEAE et Exposé des motifs précité, ch. 1.3.2.2, p. 11 et 12) , ce que le recourant ne conteste pas. Le règlement du 11 décembre 2019 sur le transport de personnes à titre professionnel (RTTP; BLV 740.25) précise plus en avant les documents à remettre à l'autorité pour chaque autorisation et prévoit que, pour les raisons individuelles, un extrait récent du casier judiciaire doit être produit (art. 14 RTT). b) En l'espèce, le recourant a été condamné le 6 novembre 2020 pour violation grave des règles

sur la circulation routière, en particulier des art. 90 al. 2 et art. 27 al. 1 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) et art. 4a al. 1 de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11). Il n'a ainsi pas été en mesure de démontrer l'absence d'infraction à la législation sur la circulation routière, condition à l'octroi d'une autorisation d'exploitation. L'autorité s'est fondée en outre sur une base légale formelle et claire, encore précisée par un règlement d'application. c) C'est ainsi à bon droit que l'autorité intimée a considéré que les conditions d'octroi d'une telle autorisation, prévues par une base légale suffisante, n'étaient pas réalisées .

E. 4

Il convient ensuite d'examiner si la décision entreprise 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 (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 (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). 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 (ATF 79 I 334). 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 (TF 2C_551/2011 du 12 août 2011). Ces exigences doivent être considérées comme valables tant pour un chauffeur dépendant, que pour un chauffeur indépendant, le statut de celui-ci n'ayant aucune incidence sur les garanties de moralité et de sécurité à présenter vis-à-vis du client. 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 précité, ch. 1.3.2.7 p. 10; TF 2C_139/2021 consid. 5.4.4; 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 (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 29 km/h en ville de Lausanne, 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 bien un intérêt public, celui de protection tant des passagers que des autres usagers de la route.

E. 5

Reste à examiner si le refus est proportionné. 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). Il interdit en outre 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 en présence; ATF 142 I 76 consid. 3.5.1; 140 I 218 consid. 6.7.1). 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 d'exercer l'activité de chauffeur en tant qu'indépendant et, partant, tend à éviter que des passagers ne montent dans un taxi dont le chauffeur ne présente pas des garanties suffisantes. Sous l'angle de la nécessité, il n'existe pas véritablement d'alternative au refus d'autorisation prononcé en application de l'art. 62e LEAE, de sorte que la possibilité d'une mesure moins incisive doit être écartée (TF 2C_139/2021 précité consid. 5.7.2; 2C_400/2021 précité consid. 4.4.2). S'agissant de la proportionnalité au sens étroit, le recourant fait valoir que son intérêt privé à obtenir l'autorisation d'exploitation devrait l'emporter sur l'intérêt public en jeu. Sur le plan de sa situation personnelle, il invoque être actuellement sans emploi et ne pas être en mesure de retrouver du travail de sitôt, cela compte tenu en particulier de son âge proche de celui de la retraite. Le refus d'autorisation l'aurait mis dans une situation financière difficile, son épouse ne gagnant pas suffisamment pour subvenir aux besoins de la famille. Le recourant n'aurait par ailleurs plus fait l'objet de condamnations pénales depuis celle de 2020 et n'aurait pas enfreint gravement les règles de la circulation routière entre 2013 et 2020, de sorte qu'il faudrait relativiser sa faute. Enfin, il aurait de manière générale à cœur d'exercer son métier dans les meilleures conditions, s'étant par exemple formé au transport de personnes à mobilité réduite. En l'espèce, le recourant a été reconnu coupable de violation grave des règles de la circulation routière pour avoir circulé le 6 novembre 2020 à presque 30 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en localité, et ce en pleine journée. La jurisprudence retient que l'infraction commise par le recourant, réprimée par l'art. 90 al. 2 LCR, 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 étant suffisante (TF 6B_3/2014 du 28 avril 2014 consid. 1.1). Par son comportement, le recourant a ainsi sérieusement mis en danger la sécurité d'autrui. Vu l'infraction commise et les circonstances de celle-ci, sa faute doit être considérée comme lourde. On observe au demeurant que l'excès de vitesse en question lui a valu une condamnation à une peine sans sursis, en raison d'une précédente condamnation également pour violation grave des règles de la circulation routière, commise en 2013, de sorte qu'il n'en est pas à sa première infraction. Le fait que le recourant n'a pas été condamné pour d'autres infractions graves à la LCR entre 2013 et 2020 n'est pas propre à relativiser sa faute; c'est ce que l'on peut légitimement attendre d'un chauffeur de taxi. Il ressort enfin du dossier de la cause que le recourant a fait l'objet de plusieurs retraits de permis entre 2014 et 2019. Pour ce qui est de l'intérêt privé du recourant à obtenir une autorisation d'exploitation, il n'est certes pas négligeable et il apparaît effectivement en proie à des difficultés financières importantes. Or, le recourant semble avoir, selon ses dires, de son plein gré quitté son emploi précédant, avant de s'être assuré disposer d'un autre emploi, de la possibilité effective d'obtenir une autorisation d'exploitation ou encore de bénéficier du droit au chômage. Dans ces circonstances, la situation du recourant n'est pas exclusivement liée au refus d'autorisation prononcé par la PCC. On relève par ailleurs qu'il connaissait les conditions d'octroi d'autorisations de transport de personnes, puisqu'un peu plus d'un an auparavant, il en avait sollicité une et que la PCC l'avait, à cette occasion, rendu attentif aux possibles conséquences d'une inscription au casier judiciaire. Enfin, il pourra déposer une nouvelle demande d'autorisation d'exploitation une fois le jugement

radié du casier judiciaire, de sorte qu'il n'est pas définitivement privé de toute possibilité d'obtenir une telle autorisation, même si tel ne sera pas le cas avant 2027. 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 entreprise, dans son volet relatif au refus d'autorisation d'exploitation, répond aux exigences posées par l'art. 36 Cst.

E. 6

Le recourant conteste également la constitutionnalité du retrait de l'autorisation de chauffeur qui lui a été délivrée le 25 août 2020, à l'aune de sa liberté économique. Les principes généraux régissant l'application des art. 27 et 36 Cst. ne seront rappelés ci-dessous que dans la mesure nécessaire. Il est au surplus renvoyé aux considérants 2 à 5. La décision entreprise porte incontestablement atteinte à la liberté économique du recourant, en ce qu'elle prononce le retrait de l'autorisation de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel, et ne lui permet ainsi plus d'exercer sa profession. Il convient dès lors d'examiner l'admissibilité d'une telle restriction.

E. 7

Pour prononcer le retrait de l'autorisation, l'autorité intimée s'est fondée sur les art. 19 al. 1 let. b cum art. 62e al. 1 et 4 LEAE. a) L'art. 19 al. 1 LEAE, intitulé " Retrait de l'autorisation ", prévoit que l'autorité compétente retire l'autorisation lorsque: a. la sécurité et l'ordre publics l'exigent; b. les conditions d'octroi de l'autorisation ne sont plus remplies; c. le titulaire de l'autorisation ne s'acquitte plus des émoluments dus; d. le requérant l'a obtenue par de fausses déclarations; e. le titulaire de l'autorisation contrevient à ses obligations de façon grave ou répétée; ou f. que le titulaire a enfreint de façon grave ou répétée les législations fédérales, cantonales ou communales relatives à l'exercice des activités économiques. Les travaux parlementaires relatifs à cette disposition indiquent uniquement que " L'autorité retire l'autorisation lorsque les conditions pour l'exercice de l'activité économique ne sont plus remplies " (Exposé des motifs et projet de loi sur l'exercice des activités économiques, 2005, tome 1A, ch. 1, p. 260). L'art. 19 al. 1 let. b doit être lu conjointement à l'art. 62e LEAE, déjà cité plus haut, selon lequel lorsque le titulaire d'une autorisation se rend coupable d'une infraction à la législation sur la circulation routière, les conditions d'octroi de l'autorisation ne sont pas réunies (al. 1), ces conditions pouvant être vérifiées durant toute la durée de l'autorisation par le département habilité à consulter les registres officiels correspondant à cet effet (al. 4). b) En l'espèce, le recourant s'est rendu coupable d'une infraction à la législation routière, de sorte que les conditions à l'octroi d'une autorisation ne sont plus réunies, comme le prévoit l'art. 62e al. 1 LEAE déjà considéré à plusieurs reprises par le Tribunal fédéral et par la Cour de céans comme une base légale suffisante. Dans ce cas, l'art. 19 LEAE prévoit expressément le retrait de l'autorisation. Cette disposition est claire et figure dans une loi adoptée par le parlement vaudois; elle doit ainsi être considérée comme une base légale suffisante. La première condition à l'admissibilité d'une restriction est donc respectée.

E. 8

On a d'ores et déjà exposé que les règles protégeant la sécurité des passagers ou celles destinées à rendre possible ou préserver la confiance que ceux-ci doivent inévitablement accorder à des chauffeurs de taxi répondaient à un intérêt public (cf. consid. 4 ci-dessus; TF 2C_139/2021 précité consid. 5.6.1; 2C_551/2011 précité du 12 août 2011). Comme pour la question de l'octroi de l'autorisation, le retrait ici de l'autorisation de chauffeur en raison

d'une infraction grave à la LCR, dans les circonstances d'un excès de vitesse important commis en plein après-midi, poursuit un intérêt public de protection des passagers et des autres usagers de la route. L'art. 36 al. 2 Cst. est donc respecté.

E. 9

Reste à examiner la proportionnalité de la mesure contestée. a) La mesure en cause est manifestement apte à atteindre le but de protection des passagers, puisqu'elle empêche le recourant d'exercer l'activité de chauffeur pratiquant le transport de personnes à titre professionnel. b) Concernant le critère de la nécessité, on pourrait envisager l'application de l'art. 18b LEAE, intitulé " Avertissement ", qui prévoit que, dans les cas d'infractions de peu de gravité, l'autorité compétente peut adresser un avertissement au titulaire de l'autorisation ou à la personne exerçant l'activité économique. Cela étant, l'infraction commise en l'espèce par le recourant constitue une violation grave des règles sur la circulation routière, qui ne peut manifestement être considérée comme une infraction de peu de gravité; la disposition précitée ne trouve ainsi pas application. On relève au demeurant que le recourant s'est d'ores et déjà rendu coupable, à plusieurs reprises et encore récemment, d'infractions pénales à la LCR, au Code pénal ou encore à la réglementation fédérale régissant son activité. Des retraits de permis ont également été prononcés à son encontre, pour deux autres excès de vitesse et une distraction au volant. Par conséquent, même dans l'hypothèse où l'art. 18b LEAE entrerait en considération, il faudrait considérer qu'un simple avertissement ne serait pas suffisant à atteindre le but de protection des passagers. Le critère de la nécessité est donc respecté. c) S'agissant enfin de la pesée des intérêts, le recourant fait valoir qu'en cas de confirmation du retrait de son autorisation, il se verrait privé de tout revenu, alors qu'il supporterait entièrement la charge financière de son foyer. Sans autorisation de chauffeur, le recourant ne pourrait en outre plus exercer son métier; à seulement quatre ans de la retraite, il serait très difficile pour lui de retrouver tout emploi impliquant une reconversion. Par ailleurs, vu son âge, l'impossibilité de pratiquer comme chauffeur jusqu'à ce que soit radiée l'inscription à son casier judiciaire, soit jusqu'au 7 juillet 2027, constituerait de facto une interdiction définitive d'exercer sa profession, avec des conséquences désastreuses sur sa situation financière et sa prévoyance. Sans nier sa faute, le recourant considère toutefois que celle-ci devrait être relativisée et mise en balance avec ses nombreuses années de pratique au cours desquelles il aurait adopté un comportement respectueux des règles de circulation. Enfin, le retrait d'autorisation, ajouté à la sanction pénale et au refus d'autorisation d'exploitation, constituerait une triple peine. En l'espèce, comme on l'a déjà exposé, le recourant a commis une violation grave des règles de la circulation routière pour un excès de vitesse de près de 30 km/h commis en plein après-midi, en localité et a ainsi sérieusement mis en danger la sécurité d'autrui. L'existence de cette infraction à son casier judiciaire suffit déjà, sur la base des dispositions précitées et de la jurisprudence y relative, à justifier un retrait de son autorisation de chauffeur pour des motifs de sécurité des passagers. A cela s'ajoute, dans le cadre de la pesée des intérêts en présence, le fait que le recourant a déjà été condamné pénalement à deux reprises pour des excès de vitesse, dont l'un qualifié de grave, ainsi que pour d'autres infractions également commises dans l'exercice de sa profession, et qu'il s'est déjà vu retirer son permis au moins deux fois pour excès de vitesse. Contrairement à ce que prétend le recourant, son comportement sur la route – en particulier en lien avec la vitesse – ne peut ainsi être qualifié de respectueux. Bien au contraire, la gravité de l'infraction commise et ses manquements répétés aux règles de la circulation routière font apparaître le risque d'atteinte à la sécurité des passagers comme d'autant plus important, de sorte que l'intérêt public en cause apparaît déjà à ce stade

prépondérant à l'intérêt privé du recourant à pouvoir conserver son autorisation de chauffeur. L'examen de la situation personnelle du recourant n'est pas propre à modifier cette appréciation. Certes, le recourant dispose d'un intérêt privé important à continuer d'exercer comme chauffeur compte tenu de son âge, de ses perspectives de reconversion et de sa situation financière délicate. Cela étant, il disposerait selon ses dires d'une importante expérience en tant que traducteur, de sorte qu'il pourrait voir, dans cette activité, une piste de reconversion. En ce qui concerne par ailleurs les aides de l'assurance-chômage, le recourant expose n'y avoir pas droit en raison de ses ambitions de se mettre à son compte; celui-ci pourrait toutefois en faire la demande dans l'optique de trouver une activité en tant que salarié et de se voir accompagner par les services compétents dans une éventuelle reconversion. On relève au demeurant qu'au vu des revenus qu'il indique avoir perçus en tant que chauffeur de taxi salarié, l'exercice d'une activité sans qualification particulière ne devrait pas entraîner de perte financière. Compte tenu de ce qui précède, et à l'aune de la gravité de l'infraction commise et des manquements répétés aux règles de la circulation routière, l'intérêt privé du recourant cède le pas à l'intérêt public à la sécurité des passagers et autres utilisateurs de la route. Il sied par ailleurs de préciser que l'art. 19 LEAE ne prévoit que le retrait définitif de l'autorisation, en ce sens qu'il n'est pas prononcé pour une durée déterminée et que toute ambition de pratiquer à nouveau l'activité soumise à autorisation doit faire l'objet d'une nouvelle demande. Il n'est donc pas possible à rigueur de texte de réduire la durée du retrait prononcé et la licéité d'un refus de délivrance d'une autorisation de chauffeur dans les circonstances du cas d'espèce devrait être examinée au moment du dépôt d'une nouvelle demande. Enfin, contrairement à ce que soutient le recourant, la décision attaquée ne constitue pas une nouvelle sanction pour l'infraction à la LCR et n'est dès lors pas arbitraire sous cet angle. Comme on l'a vu, tant le refus d'autorisation que le retrait en cause sont la conséquence du fait que le recourant ne remplit plus les conditions posées pour exercer le transport professionnel de personnes (TF 2C_400/2021 précité consid. 4.4.3). En conclusion, au vu de l'intérêt public en jeu et des circonstances particulières du cas d'espèce, le retrait d'autorisation de chauffeur apparaît proportionné. Il s'ensuit que la décision incriminée répond aux exigences posées par l'art. 36 Cst.

E. 10

Le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision attaquée confirmée.

E. 11

Succombant, le recourant devra supporter l'émolument judiciaire (art. 49 al. 1 LPA-VD) et n'a pas droit à des dépens (art. 55 al. 1 a contrario LPA-VD).

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