

VD_OMNI GE.2011.0086 vom 18. November 2011

VD Tribunal cantonal, 2011-11-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2011.0086

FR: VD_OMNI GE.2011.0086 du 18 novembre 2011

IT: VD_OMNI GE.2011.0086 del 18 novembre 2011

Regeste

A.X. _____ c/Association de communes de la région lausannoise pour la, Assoc. des communes région lausannoise | Confirmation de l'ultime avertissement avant retrait, notifié au titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis de type A (avec permis de stationnement). Bien qu'il se soit engagé à conduire lui-même son véhicule 120 heures par mois au minimum, les contrôles effectués ont révélé que, durant cinq mois et vingt jours, il ne l'avait fait que durant quatre jours pour un total de 43,23 heures. Quoi qu'il en soit de son état de santé, le recourant a constamment travaillé à côté pour une compagnie d'aviation, d'abord comme co-pilote, sur appel, puis comme commandant de bord, au bénéfice d'un contrat de durée déterminée. La poursuite de ces deux activités en parallèle, pilote d'avion, d'une part, et chauffeur de taxi, d'autre part, paraît tout simplement impossible. Du reste, l'objet principal de la démarche du recourant était d'assurer la transmission à son frère de l'entreprise de taxis que leur père exploitait jusqu'en 2007. Au surplus, l'autorité s'est contentée en l'occurrence de prononcer la mesure la moins incisive pour le recourant, bien que l'on puisse raisonnablement douter que celui-ci puisse objectivement remplir les conditions de l'autorisation A qui lui a été délivrée. Recours au Tribunal fédéral rejeté (ATF 2C_18/2012 du 17 octobre 2012).

Erwägungen

E. 1

a) Dans les limites de l'autonomie que leur accordent la Constitution et les lois cantonales, les communes disposent d'un pouvoir normatif et peuvent réglementer les matières qui rentrent dans leurs attributions, soit celles qui ne font l'objet d'aucune règle cantonale et fédérale, soit celles dont le droit cantonal ou fédéral confie la mise en œuvre à la commune en lui laissant une certaine responsabilité (Pierre Moor, Droit administratif, vol. III, Berne 1992, ch. 4.2.3, p. 171). Les communes vaudoises disposent d'autonomie en particulier dans la gestion du domaine public et du patrimoine communal (art. 139 let. a Cst-VD) et dans l'ordre public (let. e). Pour les communes vaudoises, le pouvoir de réglementer le service des taxis, qui touche aussi bien à l'utilisation du domaine public qu'à l'ordre public, résulte ainsi directement de l'autonomie que leur reconnaît la Constitution. L'administration du domaine public est une tâche propre des communes, dont la gestion incombe aux municipalités (cf. art. 2 al. 2 let. c et 42 ch. 2 de la loi vaudoise du 28 février 1956 sur les communes – LC; RSV 175.11). Le RIT se fonde sur l'art. 8 al. 1 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; RSV 741.01), à teneur duquel, outre les pouvoirs qui leur sont délégués en vertu de la présente loi, les communes sont compétentes pour réglementer le service des taxis. Le régime de l'autorisation qui régit l'usage des places de parc officielles repose, d'une part, sur l'utilisation accrue que les taxis font du domaine public, qu'il appartient à la collectivité publique de réglementer et, d'autre part, sur le fait

que les taxis délivrent des prestations qui relèvent d'un service quasi public, complémentaire aux transports publics collectifs, auquel le public doit pouvoir s'adresser en toute confiance (ATF 108 Ia 153 consid. 3 p. 136-138). b) La liberté économique (art. 27 Cst.) protège notamment l'activité de chauffeur de taxi indépendant, même si celle-ci implique un usage accru du domaine public (ATF 121 I 129 consid. 3b p. 131; 2C_161/2011 du 19 août 2011 consid. 7.1; 2C_564/2009 du 26 février 2010 consid. 6.1). La liberté économique englobe la liberté contractuelle (ATF 136 I 197 consid. 4.4.1 p. 203/204; 131 I 333 consid. 4 p. 339), de même que le principe de l'égalité de traitement entre personnes appartenant à la même branche économique. En vertu de ce principe, les mesures étatiques qui ne sont pas neutres sur le plan de la concurrence entre les personnes exerçant la même activité économique (concurrents directs) sont prohibées (ATF 136 I 1 consid. 5.5.1 p. 16). L'art. 27 Cst. garantit aux concurrents directs une meilleure protection que celle de l'art. 8 Cst. (ATF 130 I 26 consid. 6.3.3.1 p. 53; 2C_763/2009 du 28 avril 2010 consid. 6.1). Toutefois, l'égalité de traitement entre concurrents n'est pas absolue et autorise des différences, à condition que celles-ci reposent sur une base légale, qu'elles répondent à des critères objectifs, soient proportionnées et résultent du système lui-même (ATF 136 I 1 consid. 5.5.1 p. 16; 125 I 431 consid. 4b/aa p. 435 s.). Sont prohibées les mesures de politique économique ou de protection d'une profession qui entravent la libre concurrence en vue de favoriser certaines branches professionnelles ou certaines formes d'exploitation (ATF 130 I 26 consid. 4.5 p. 43; 128 I 3 consid. 3a et 3b p. 9; 125 I 209 consid. 10a p. 221 et les arrêts cités), ou encore qui visent à favoriser certains administrés ou certaines formes d'entreprises et tendent à diriger l'activité économique selon un plan déterminé (ATF 111 Ia 184 et réf. cit.). 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 121 I 129, 258 consid. 3b; 111 Ia 184).

E. 2

Le recourant invoque à cet égard le respect du principe de légalité. Il fait valoir que, ni le règlement (RIT), ni ses prescriptions d'application (PARIT), ne contiennent de dispositions exigeant du titulaire d'une autorisation de type A qu'il conduise lui-même son véhicule en moyenne 120 heures par mois au moins. a) Nul ne peut exploiter un service de taxis sur le territoire de l'arrondissement sans en avoir obtenu l'autorisation (art. 12 al. 1 RIT). Parmi les trois types d'autorisations prévus par le règlement figurent l'autorisation A, avec permis de stationnement sur des emplacements désignés par les directions de police (stations officielles de taxis; cf. art. 12 al. 2 let. a RIT), et l'autorisation de type B, sans permis de stationner sur le domaine public (ibid., let. b). Pour obtenir l'autorisation d'exploiter un service de taxis, outre une bonne réputation (art. 13 al. 1 let. a RIT), il faut, pour les autorisations de type A avec permis de stationnement que l'entreprise soit exploitée et ait son siège dans l'arrondissement (ibid., let. b, 1^{ère} phrase). L'octroi de l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement ne peut en outre intervenir que si le candidat soit exerce la profession de chauffeur de taxi, soit exploite ou dirige une entreprise de taxis ou un central d'appel dans l'arrondissement depuis un temps suffisant, mais deux ans au moins (ibid., al. 2). L'autorisation de type A n'est délivrée que dans la mesure où le permettent les exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public (cf. art. 15 al. 1 RIT). Les municipalités arrêtent d'un commun accord, après consultations des associations professionnelles intéressées, le nombre total de permis de stationnement (ibid. al. 2). Si ces conditions sont remplies, le requérant reçoit une autorisation valable jusqu'au 31 décembre, celle-ci devant être renouvelée chaque année,

avant le 15 décembre, auprès du préposé intercommunal (cf. art. 18 al. 1 RIT). Les autorisations sont personnelles et intransmissibles (art. 19 al. 1 RIT). Toutefois, en cas de décès ou de renonciation du bénéficiaire, l'autorisation peut être délivrée au nouveau titulaire de l'entreprise si celui-ci remplit les conditions du règlement. Les municipalités fixent d'un commun accord, compte tenu de la disposition de l'art. 15, les conditions du transfert d'un permis de stationnement (ibid., al. 2). L'art. 13 al. 2 n'est pas applicable en cas de transfert à un proche (ibid., al. 3). L'exploitant doit diriger lui-même son entreprise de taxis (art. 40 al. 1 RIT). En outre, l'exploitant de taxis avec permis de stationnement doit en assurer personnellement et de façon régulière la conduite, sauf dispense de la Commission administrative, accordée notamment lorsqu'en raison de l'importance de son entreprise, il doit se consacrer entièrement à la direction de celle-ci, ou qu'en raison de son âge ou d'invalidité permanente, il ne peut plus conduire personnellement, ni exercer une autre activité (ibid., al. 2). En cas d'incapacité temporaire de conduire, la Commission administrative peut accorder une dispense pour une durée limitée et, le cas échéant, autoriser l'exploitant à exercer provisoirement une autre activité (ibid., al. 3). La Commission administrative peut en outre assortir l'octroi ou le renouvellement des autorisations A de conditions. Elle pourra notamment fixer certaines heures ou certains jours pendant lesquels le titulaire devra obligatoirement mettre son taxi à la disposition du public (art. 18 al. 1 PARIT).

b) En l'occurrence, la Commission administrative a accepté de transférer au recourant l'autorisation de type A à laquelle son père avait renoncé, pour autant que l'activité dans le domaine des taxis demeure son activité principale. Compte tenu de l'activité de pilote que le recourant exerçait alors de façon parallèle, la Commission administrative a accordé au recourant une faveur; elle a accepté de mensualiser son temps de travail, celui-ci devant atteindre 120 heures par mois au minimum. Or, une règle plus exigeante, imposant aux titulaires d'autorisations A de les utiliser au moins 150 jours par an à temps complet, soit pendant au moins huit heures par jour, a été jugée compatible avec la liberté économique, dans la mesure où il est conforme à l'intérêt public que les autorisations de type A, délivrées en nombre restreint, ne soient pas monopolisées par des entreprises qui en feraient un usage insuffisant (CCST.2007.0003 du 7 mars 2008 consid. 8i). Dès lors, il n'était assurément pas contraire à la liberté économique d'imposer au recourant qu'il conduise son véhicule au moins 120 heures chaque mois, ceci d'autant plus que la Commission administrative peut, on l'a vu, assortir l'autorisation de conditions en vue d'assurer le respect de la réglementation (art. 18 al. 1 PARIT). Certes, à la lettre, le texte de l'art. 40 RIT ne contient aucune exigence à cet égard, si ce n'est l'obligation, pour le titulaire d'une autorisation de type A, de diriger lui-même son entreprise de taxis (al. 1) et d'assurer personnellement et de façon régulière la conduite de son véhicule (al. 2). Il n'en demeure pas moins que, dans son esprit, cette disposition doit être comprise en ce qu'elle implique, pour l'intéressé, qu'il exerce son activité de chauffeur de taxi sur la base d'une occupation à plein temps. Du reste, le Tribunal fédéral a rappelé à plusieurs reprises que le caractère intransmissible et personnel des autorisations d'exploiter répondait à un intérêt public déjà maintes fois confirmé de réglementer et de surveiller les taxis (A TF 2C_660/2007 du 6 mars 2008 consid. 4.2; 2C_71/2007 du 9 octobre 2007 consid. 5.1; 2P.83/2005 du 26 janvier 2006, consid. 2.3 et les références citées). Quoi qu'il en soit, le recourant a souscrit en parfaite connaissance de cause à cette obligation qu'il ne peut plus remettre en cause. En effet, cette autorisation d'exploiter, faute d'avoir été attaquée, est entrée en force. Par conséquent, elle ne peut être révoquée que si ses conditions d'octroi ne sont plus respectées (art. 98 al. 2 RIT).

c) On peut du reste s'interroger sur le respect en

l'espèce du principe de la bonne foi, lequel doit imprégner les relations entre l'Etat et les citoyens (art. 5 al. 3 Cst.) et leur impose de se comporter l'un vis-à-vis de l'autre de manière loyale (ATF 136 I 254 consid. 5.2 p. 261; 124 II 265 consid. 4a p. 269/270; 121 I 181 consid. 2a p. 183, et les arrêts cités). En particulier, est prohibé tout comportement contradictoire (« venire contra proprium factum » ; ATF 136 I 254 consid. 5.2 p. 261; 134 V 306 consid. 4.2 p. 312/313). Le recourant s'est engagé formellement, par deux fois, à respecter le quota de 120 heures de conduite mensuelle imposé par la Commission administrative, lors de l'octroi de l'autorisation d'exploiter. S'il estimait cette clause illégale, le recourant aurait dû la contester à ce moment-là. Or, le recourant travaillait déjà comme pilote pour la compagnie Y. _____ SA lorsqu'il s'est vu transférer en sa faveur l'autorisation délivrée à l'époque à son père. Dès cette époque à tout le moins, il savait qu'il ne pourrait sans doute pas tenir son engagement de conduire 120 heures par mois. De même, sous l'angle de la bonne foi, on peut également reprocher au recourant le fait que, lorsque son médecin a établi, le 10 novembre 2008, un certificat médical selon lequel il ne devait pas conduire plus de quarante heures par mois, il n'en a pas informé l'autorité, ce qu'il a du reste admis en audience. Enfin – et surtout –, le recourant a laissé entendre en audience que le but principal de sa démarche était de permettre la transmission de l'entreprise de taxis de son père à son frère, ce qui s'avérait toutefois impossible en 2007, dans la mesure où celui-ci ne disposait pas d'un permis de conduire professionnel et vivait à l'étranger. On pourrait en déduire que le recourant n'a jamais eu la volonté sérieuse de conduire lui-même son taxi, si ce n'est de façon très accessoire, ce que les contrôles effectués ont du reste démontré. Ainsi, durant sept mois, il n'a conduit que 43,23 heures, soit nettement moins que les quarante heures par mois que son état de santé lui permettait tout de même de conduire, à teneur du certificat médical produit.

E. 3

Le recourant s'est vu notifier un ultime avertissement avant retrait de son autorisation, bien que, selon lui, ni le RIT, ni ses prescriptions d'application ne contiennent la moindre disposition à cet égard. a) Les strictes exigences posées par le RIT ainsi que le contrôle efficace de leur respect par l'autorité compétente, ont pour but de garantir la bonne marche d'une activité s'apparentant à un service public (arrêt GE.2008.0001 du 16 juin 2008). Le préposé intercommunal peut vérifier en tout temps si un exploitant satisfait aux conditions d'octroi de l'autorisation dont il est titulaire (art. 98 al. 1 RIT). Lorsque tel n'est pas le cas ou si l'exploitant ou les conducteurs à son service ont enfreint de façon grave ou répétée les dispositions du présent règlement, de ses prescriptions d'application, les mesures d'exécution ou les règles de circulation, l'autorisation n'est pas renouvelée ou est retirée (ibid., al. 2). Le retrait ou le non-renouvellement d'une autorisation d'exploiter ou d'une autorisation de conduire professionnellement un taxi peut être ordonné à titre temporaire ou pour une durée indéterminée (art. 102 al. 1 RIT). Si le retrait ou le refus du renouvellement est prononcé pour une durée indéterminée, ou en cas de retrait ou de non renouvellement d'un permis de stationnement, une nouvelle demande ne peut être présentée avant l'expiration d'un délai de deux ans (ibid., al. 2). Dans les cas de peu de gravité, la Commission administrative ou le préposé intercommunal peut (art. 103 al. 1 RIT): mettre l'intéressé en garde au sujet de son comportement (ch. 1), l'avertir que s'il fait l'objet de nouvelles plaintes, un retrait sera ordonné (ch. 2), fixer des conditions au maintien de son carnet, de l'autorisation d'exploiter ou du permis de stationnement (ch. 3). Dans les autres cas, la Commission administrative peut, si l'intéressé paraît devoir s'amender, surseoir à l'exécution d'une mesure de retrait ou de non-renouvellement qu'elle a ordonnée, et

imposer à l'intéressé un délai d'épreuve de cinq ans au plus et, le cas échéant, certaines conditions (ibid., al. 2). Le non-renouvellement ou le retrait d'un carnet de conducteur, d'une autorisation d'exploiter ou d'un permis de stationnement est prononcé après enquête (art. 104 al. 1 RIT). b) Hormis les cas de peu de gravité, le RIT ne prévoit, lorsque les conditions d'octroi de l'autorisation ne sont plus remplies par le titulaire, d'autre alternative que le non-renouvellement ou le retrait de celle-ci. Il est vrai cependant que l'autorité peut également, en cas d'amendement, surseoir à l'exécution d'une telle mesure et imposer au titulaire des conditions. On ne voit cependant aucune raison sérieuse lui interdisant de prononcer un avertissement à l'égard de l'intéressé, l'invitant à se conformer aux conditions d'octroi de l'autorisation. Même si le texte légal ou réglementaire est muet sur ce point, l'exigence de la gradation de la sanction découle directement du principe constitutionnel de la proportionnalité (arrêts GE.2006.0183 du 4 janvier 2007; GE.2003.0026 du 18 août 2003). De façon générale du reste, selon l'adage «qui peut le plus, peut le moins», l'autorité est libre de prendre des sanctions moins graves que le retrait d'une autorisation, lorsque les circonstances le commandent; elle peut ainsi prononcer un ultime avertissement (arrêt GE.2007.0030 du 20 novembre 2007). c) Quant au fond, l'autorité était fondée à rappeler au recourant ses obligations et à notifier un avertissement. Du 1^{er} mai au 31 juillet 2009 et du 24 décembre 2009 au 15 mars 2010, soit durant cinq mois et vingt jours, le recourant n'a conduit son taxi que quatre jours pour un total de 43,23 heures. Cela ressort du relevé des courses effectuées par l'intéressé, établi par Taxi Service S.à.r.l. sur la base des données fournies par l'appareil GPS installé dans le véhicule du recourant. En effet, le règlement intercommunal sur le central d'appel des taxis A (ci-après: le RCap), publié le 23 juin 2006, autorise la société concessionnaire à relever et à conserver, "pendant six mois, les données informatiques concernant les temps de travail de chaque conducteur de taxi ainsi que les indications chronologiques concernant la diffusion de chaque commande téléphonique" (art. 2 al. 6 RCap), ainsi qu'à communiquer de telles données aux autorités compétentes, notamment en cas de soupçon d'infraction par un conducteur aux règles applicables (art. 2 al. 8 et 9 RCap). Le recourant se plaint sans doute à cet égard d'une atteinte à son droit à la protection de la sphère privée au sens des art. 10 et 13 Cst. Le Tribunal fédéral vient toutefois de rappeler sur ce point qu'à l'intérêt privé des chauffeurs de taxis à ce que leurs déplacements ne soient pas traçables par la société concessionnaire s'oppose l'intérêt public à pouvoir joindre et coordonner rapidement les chauffeurs de taxis qui se trouvent à proximité immédiate d'un usager et à vérifier que ceux-ci observent les conditions minimales inhérentes au quasi-service public, étant précisé que, s'il leur est loisible d'organiser leur temps de travail à leur guise, une activité purement accessoire ne serait pas compatible avec l'autorisation de type A (v. ATF 2C_116-117-118/2011 du 29 août 2011, consid. 8.4, références citées). Contrairement à ce que le recourant soutient, ces données étaient donc exploitables par l'autorité, notamment lorsqu'il s'agit pour elle d'appliquer l'art. 98 al. 1 RIT, sans que cela constitue une atteinte illicite à sa sphère privée. Or, il en ressort que le minimum de 120 heures mensuelles, que le recourant a pourtant pris l'engagement d'observer, n'est de loin pas atteint durant toute cette période. A l'évidence, le recourant a fait un usage très nettement insuffisant de l'autorisation qui lui a été délivrée; il le reconnaît du reste, expliquant en audience avoir travaillé comme chauffeur pas plus de dix jours par mois certains mois, moins durant d'autres, ceci sans compter le travail administratif. Le recourant a sans doute rappelé que le véhicule de son entreprise de taxi roulait entre douze et dix-huit heures par jour; cela est dû pour l'essentiel aux courses effectuées par les deux employés du recourant, chauffeurs à temps complet, parmi lesquels

son propre frère, auxquels se joint parfois un chauffeur surnuméraire. Sans risque de se tromper, on peut toutefois retenir que le recourant n'a quasiment jamais conduit son taxi depuis le 1^{er} mai 2009, hormis une période de 43,23 heures. d) Le recourant reproche toutefois à l'autorité de ne pas avoir tenu compte des raisons impérieuses qui l'auraient contraint à limiter son activité. Ainsi, il fait valoir qu'il se trouve dans une situation d'incapacité temporaire de conduire, auquel cas la Commission administrative aurait dû lui accorder une dispense pour une durée limitée, ainsi que le prévoit l'art. 40 al. 2 RIT. Or, le recourant ne s'est jamais prévalu de circonstances particulières ayant trait à son état de santé, avant d'y être invité le 7 avril 2010 par la Commission administrative. C'est à cette occasion que celle-ci a appris que le recourant souffrait depuis le début de l'année 2008 de problèmes lombaires et que ceux-ci l'auraient contraint à limiter son activité de conducteur. A plusieurs reprises a été examinée la portée d'un certificat médical produit postérieurement à la période qu'il est censé couvrir et à laquelle il rétroagit. Il a toujours été jugé que l'autorité ne pouvait s'écarter sans raison d'un tel certificat (arrêts GE.2002.0039 du 14 octobre 2002; GE.1994.0008 du 7 octobre 1994; GE.1993.0095 du 17 janvier 1994); encore faut-il que le certificat produit établisse effectivement un cas de force majeure (arrêt GE.2009.0060 du 2 juillet 2009). Il est vrai cependant que cette jurisprudence a trait pour l'essentiel aux examens et que, le plus souvent, la diminution des capacités de l'intéressé est due à une atteinte à la santé préexistante au commencement de l'examen, dont le candidat ne se prévaut pas, par ignorance de son état, par exemple (outre les arrêts précités, v. arrêt GE.2007.0234 du 22 août 2007). En l'occurrence, la situation est très différente. Tout d'abord, le recourant souffre de problèmes lombaires depuis la fin de l'année 2008; or, c'est seulement en avril 2010 qu'il en fait part à l'autorité, lorsque celle-ci a relevé un usage insuffisant de l'autorisation. Sans doute, la diminution des capacités du recourant est due à une atteinte à la santé préexistante; il n'en demeure pas moins que rien ne justifie que le recourant ait attendu aussi longtemps avant d'en faire part à l'autorité. On observe qu'à teneur de ce certificat, le recourant devrait limiter son activité à 40 heures de conduite par mois; or, cette durée a certes été atteinte, mais sur une période de cinq mois et vingt jours. Force est de constater que le recourant n'a conduit, en moyenne, que 7,62 heures par mois, soit une durée très nettement inférieure à celle que son état de santé lui permettait au demeurant. Quelle que soit la valeur de ce certificat que l'on ne saurait remettre en question, il est plus que douteux que cette atteinte à la santé constitue la seule et unique raison de cet usage insuffisant comme le recourant voudrait le faire croire. Du reste, à la suite d'un accident, le recourant est resté quatre mois sans véhicule avant d'en faire immatriculer un nouveau, le 24 décembre 2009 seulement. A cela s'ajoute que le recourant a continué d'exercer son activité principale de pilote d'avion dont la poursuite, à saisir la portée du certificat médical, aurait dû tout autant être compromise que celle de chauffeur de taxi, puisqu'il est limité dans la durée et l'étendue de la position assise. On relèvera sur ce point que le recourant, qui vient d'être promu commandant de bord chez Y. _____ SA, a du reste subi avec succès l'examen médical prévu dans le contrat, ceci malgré ses certificats médicaux. Le recourant a toutefois insisté sur les conditions différentes dans lesquelles il exerce son métier de pilote, expliquant qu'elles n'étaient pas comparables à celles d'un chauffeur de taxi. Quoi qu'il en soit de son état de santé, dont on ne discutera pas ici, et des conséquences qui en résultent pour l'activité du recourant, d'autres raisons semblent avoir contraint celui-ci à limiter la conduite de son taxi. Le recourant travaille pour Y. _____ SA depuis le 15 janvier 2007, d'abord comme co-pilote, sur appel, puis comme commandant de bord depuis le 1^{er} septembre 2011. Or, selon son propre décompte, il a

volé en moyenne 22 heures par mois en 2008, 14 heures en 2009 et 16 heures en 2010; à cela s'ajoutent les heures de présence et de repos entre deux missions. Bien qu'étant engagé sur appel, le recourant a constamment été rémunéré sur la base d'un taux d'occupation à plein temps. Depuis le 1^{er} septembre 2011, l'horaire de travail du recourant, en sa qualité de commandant de bord, portera sur au moins 2'000 heures par an, dont 900 heures de vol. La poursuite de ces deux activités en parallèle, pilote d'avion, d'une part, et chauffeur de taxi, d'autre part, paraît tout simplement impossible et l'on peut s'interroger sur les intentions réelles du recourant. Or, là réside peut-être le véritable objet du pourvoi; le recourant a très récemment émis l'intention de transférer son autorisation à son frère. On retire de ses explications en audience qu'il s'agissait là de l'objet principal de sa démarche, à savoir assurer la transmission à son frère de l'entreprise de taxis que leur père exploitait jusqu'en 2007. A cette époque en effet, son frère ne possédait pas encore de permis de chauffeur professionnel. Cela démontre que le recourant ne remplit plus depuis fin 2008 à tout le moins, voire même n'a jamais rempli du tout les conditions d'octroi de l'autorisation A qui lui a été délivrée le 4 décembre 2007 et qu'il s'était pourtant engagé à respecter. Sur ce point, on gardera à l'esprit que le nouveau contrat de travail que le recourant vient de conclure avec Y. _____ SA lui interdit en effet d'exercer toute autre activité lucrative sans l'accord de la direction (cf. article 15). Il en résultera pour le recourant un conflit inévitable, débouchant sur son impossibilité durable de conduire lui-même son taxi, voire même de continuer à exploiter son entreprise de taxis. e) Pour toutes ces raisons, la notification au recourant d'un avertissement, dont la portée est claire et ne donne lieu à aucune interprétation, ne prête pas le flanc à la critique. Il appartient désormais au recourant de s'organiser pour satisfaire aux exigences de l'autorisation qui lui a été délivrée, sous peine de se voir retirer celle-ci. Le grief dirigé contre la proportionnalité de la mesure apparaît ici d'autant plus vain qu'une restriction des droits fondamentaux doit être limitée à ce qui est nécessaire pour atteindre le but poursuivi, adéquate à ce but et supportable pour la personne visée par la mesure; celle-ci est disproportionnée s'il est possible d'atteindre le résultat escompté par un moyen moins incisif (ATF 133 I 77 consid. 4.1 p. 81; 132 I 49 consid. 7.2 p. 62, 229 consid. 11.3 p. 246, et les arrêts cités). Or, l'autorité s'est contentée en l'occurrence de prononcer la mesure la moins incisive pour le recourant, bien que l'on puisse raisonnablement douter que celui-ci puisse objectivement remplir les conditions de l'autorisation A qui lui a été délivrée .

E. 4

Au vu ce qui précède, le recours ne peut être que rejeté et la décision attaquée, confirmée. Le sort du recours commande que son auteur supporte les frais d'arrêt (art. 48, 49 al. 1 et 91 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative – LPA-VD; RSV 173.36) et l'allocation de dépens n'entre pas en ligne de compte (art. 55 al. 1, a contrario, 56 al. 3 et 91 LPA-VD).

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