

VD_OMNI GE.2014.0202 vom 2. Februar 2016

VD Tribunal cantonal, 2016-02-02, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2014.0202

FR: VD_OMNI GE.2014.0202 du 2 février 2016

IT: VD_OMNI GE.2014.0202 del 2 febbraio 2016

Regeste

X. _____ c/de l'Association de communes de la région lausannoise pour la, Service intercommunal des taxis Service administratif et | Recours contre une décision du Comité de direction de l'Association des communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis impartissant au recourant un délai, qui a été prolongé, au 31 décembre 2014 pour repeindre son véhicule dans une couleur répondant aux exigences réglementaires. Le refus d'homologation du véhicule du recourant, qui lui a été opposé le 9 juillet 2013, constitue une décision au sens de l'art. 3 LPA-VD : elle comporte en effet une obligation de faire et menace le recourant de lui retirer son autorisation d'exploiter un service de taxi si cette obligation n'est pas remplie. Cette décision est certes motivée de manière sommaire, mais le recourant a pu saisir les éléments qui fondaient l'appréciation du préposé intercommunal et contester l'ordre de modifier la couleur de son véhicule en se rendant au Service intercommunal de taxis de l'arrondissement de Lausanne. Pas de violation de son droit d'être entendu. Lorsque l'administré n'est pas assisté par un mandataire professionnellement qualifié, l'absence d'indication des voies et délais de recours a pour conséquence d'empêcher ou de différer l'écoulement de ce délai. En l'espèce, la décision du 9 juillet 2013 ne contient pas d'indication des voies et délais de recours, le recourant n'est par ailleurs pas assisté d'un avocat, il peut donc contester cette décision en agissant seulement contre la prolongation de délai qui lui a été accordée le 5 septembre 2013.

Erwägungen

E. 1

Le recourant soutient que le refus d'homologation du 9 juillet 2013 ne serait pas une décision formelle, conforme aux exigences de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD, RSV 173.36). a) Par décision, on entend, selon l'art. 3 LPA-VD, toute mesure prise par une autorité dans un cas d'espèce, en application du droit public, ayant pour objet de créer, de modifier ou d'annuler des droits et obligations (let. a) ; de constater l'existence, l'inexistence ou l'étendue de droits ou d'obligations (let. b) ; de rejeter ou de déclarer irrecevables des demandes tendant à créer, modifier, annuler ou constater des droits et obligations (let. c). La décision est ainsi un acte de souveraineté individuel, qui s'adresse à un particulier et qui règle de manière obligatoire et contraignante, à titre formateur ou constatatoire, un rapport juridique concret relevant du droit administratif (ATF 135 II 38 consid. 4.3 p. 44/45 et les arrêts cités ; 328 consid. 2.1 p. 331 et les arrêts cités). En d'autres termes, elle constitue un acte étatique qui touche la situation juridique de l'intéressé, l'astreignant à faire, à s'abstenir ou à tolérer quelque chose, ou qui règle d'une autre manière obligatoire ses rapports juridiques avec l'Etat (ATF 135 II 22 consid. 1.2 p. 24, et les arrêts cités). b) En l'espèce, il y a lieu de considérer que le refus

d'homologation du véhicule du recourant du 9 juillet 2013 constitue une décision au sens de l'art. 3 LPA-VD. D'une part, elle comporte une obligation de faire, puisque le recourant est invité à repeindre son véhicule d'une autre couleur, puis l'autorité menace le recourant de lui retirer son autorisation d'exploiter un service de taxi si cette obligation n'est pas remplie. La lettre du 9 juillet 2013 comporte donc tous les éléments caractéristiques de la décision au sens de l'art. 3 al. 1 let. a LPA-VD.

E. 2

Le recourant fait valoir que le refus d'homologation de son véhicule, qui lui a été opposé le 9 juillet 2013, l'a été sans indication des motifs ni des voies de droit. a) Conformément à l'art. 42 LPA-VD, la décision contient notamment les faits, les règles juridiques et les motifs sur lesquels elle s'appuie (let. c), le dispositif (let. d) et l'indication des voies de droit ordinaires ouvertes à son encontre, ainsi que du délai pour les utiliser et de l'autorité compétente pour en connaître (let. f). b) Les parties ont le droit d'être entendues (art. 29 al. 2 Cst., 17 al. 2 Cst-VD, 33ss LPA-VD). Le droit d'être entendu implique notamment pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision (cf. art. 42 let. c LPA-VD). Selon la jurisprudence, la motivation d'une décision est suffisante lorsque l'autorité mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé son raisonnement, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause (ATF 2D_38/2011 du 9 novembre 2011 consid. 3.2.1; 1C_383/2010 du 11 avril 2011 consid. 2.1 et la référence citée). L'autorité peut se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige; il suffit que le justiciable puisse apprécier correctement la portée de la décision et l'attaquer à bon escient et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (ATF 133 I 270 consid. 3.1 p. 277). La motivation peut d'ailleurs être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF 2D_38/2011 précité consid. 3.2.1; RDAF 2009 II p. 434, 2C_23/2009 consid. 3.1). La violation du droit d'être entendu commise en première instance peut être guérie si le justiciable dispose de la faculté de se déterminer dans la procédure de recours, pour autant que l'autorité de recours dispose d'un plein pouvoir d'examen, en fait et en droit (ATF 135 I 279 consid. 2.6.1 p. 285; 133 I 201 consid. 2.2 p. 204; 132 V 387 consid. 5.1 p. 390, et les arrêts cités). c) En l'espèce, il apparaît que la lettre du 9 juillet 2013 est effectivement motivée de manière sommaire et ne contient pas l'indication des voies de droit. Toutefois, dans la mesure où le préposé intercommunal a brièvement mentionné les motifs qui l'ont guidé, il y a lieu d'admettre que le recourant était en mesure de comprendre les éléments qui fondaient l'appréciation du préposé intercommunal, puisqu'il a contesté l'ordre de modifier la peinture de son véhicule en se rendant au SIT le 5 septembre 2013. Le recourant n'a pas été entravé dans l'exercice de ses droits par les manquements précités: il a déposé un recours auprès du Comité de direction, il a recouru dans le délai requis auprès du tribunal; l'autorité intimée a motivé son refus dans sa réponse au recours et le recourant a eu l'occasion de se déterminer sur cette réponse. Une éventuelle violation de son droit d'être entendu a pu ainsi être réparée, sachant que la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal a plein pouvoir d'examen, en fait et en droit (art. 28 al. 1, 41, 63 et 89 LPA-VD). Il se justifie ainsi, par économie de procédure, d'entrer en matière. d) En ce qui concerne l'absence d'indication des voies de recours, le tribunal constate qu'une notification irrégulière ne doit pas porter préjudice à son destinataire (p. ex. ATF 1C_448/2012 du 16 avril 2013; 2C_347/2010 du 4 octobre 2010, consid. 2.2; arrêts CDAP PE.2013.0274 du 30 juillet 2014), notamment lorsqu'il s'agit de vérifier le respect du délai de recours (arrêt AC.2013.0182 du 19 août 2015 consid. 1). Ainsi, l'absence de l'indication des voies et délai

de recours a pour conséquence d'empêcher ou de différer l'écoulement de ce délai (arrêt AC 2008.0313 du 12 février 2009 consid. 1c) lorsque l'administré n'est pas assisté par un mandataire professionnellement qualifié. En l'espèce, le recourant n'est pas assisté d'un homme de loi et l'absence d'indication des voies et délais de recours dans la décision du 9 juillet 2013 ne peut donc lui porter préjudice en ce qui concerne le respect du délai de recours, de sorte qu'il peut contester cette décision en agissant seulement contre la prolongation de délai accordée lors de la visite du 5 septembre 2013 (voir aussi dans le même sens l'arrêt AC.2009.0099 du 30 octobre 2009, consid. 1c).

E. 3

Il convient d'examiner en l'espèce si la couleur du véhicule du recourant affecté au service de taxis de type B est conforme à la réglementation intercommunale. 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 (GE.2011.0086 du 18 novembre 2011; ATF 2C_18/2012 du 17 octobre 2012; ATF 108 Ia 153 consid. 3 p. 136-138). b) Selon l'art. 12 RIT, nul ne peut exploiter un service de taxis sur le territoire de l'arrondissement sans en avoir obtenu l'autorisation. Il y a trois types d'autorisation - A, B, et C -, l'autorisation B du cas d'espèce étant celle sans permis de stationner sur le domaine public, et l'autorisation A étant celle avec permis de stationner. Ces autorisations d'exploiter sont personnelles et intransmissibles (art. 19 al. 1 RIT). L'exploitant de taxis doit diriger lui-même son entreprise (art. 40 al. 1 RIT). L'art. 98 RIT prévoit que le préposé intercommunal peut vérifier en tout temps si un exploitant satisfait aux conditions d'octroi de l'autorisation dont il est titulaire. 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, ses prescriptions d'application, les mesures d'exécution ou les règles de la circulation, l'autorisation n'est pas renouvelée ou est retirée. Selon l'art. 102 RIT, 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. Si le retrait ou le refus de 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. c) La restriction de couleur du véhicule du recourant est motivée par le fait que ce dernier est titulaire d'une autorisation de taxi de type B, qui doit être distinguée des véhicules au bénéfice d'une autorisation de taxi de type A ; aucune confusion entre les deux catégories d'autorisations n'étant possible. La réglementation intercommunale a été précisée sur ce point en 2012. Le règlement de 1964 précisait à son art. 32 que les municipalités fixent, d'un commun accord, pour les véhicules faisant l'objet d'un permis de stationnement A, des couleurs uniformes les rendant immédiatement reconnaissables, et « qu'aucun véhicule faisant l'objet d'une autorisation B ne peut présenter les mêmes caractéristiques », et la nouvelle version adoptée le 11 octobre 2012 par le Conseil intercommunal apporte la précision suivante : « ni des caractéristiques ressemblantes susceptibles de créer la confusion avec celles des taxis A .» Le préavis du Comité de direction du 4 septembre 2012 apporte les précisions suivantes concernant les motifs de cette révision : « Dès l'élaboration du premier règlement sur les taxis, les communes de l'arrondissement de Lausanne ont voulu donner une apparence bien distincte aux taxis A d'une part et aux autres taxis d'autre part, de manière à ce que quiconque puisse faire la distinction du premier coup d'œil. Durant une vingtaine d'années, les taxis A se sont distingués par une peinture noire avec un toit blanc. Pour des raisons d'économie et de simplification, la couleur gris métallisé a été choisie pour les taxis A en 1984. Mais il est apparu dans la pratique que certaines teintes, telle que gris bleu ou gris beige pouvaient créer la confusion, soit parce que des taxis B ressemblent trop à des taxis A, soit parce que les taxis A pouvaient ne pas arborer exactement la couleur qu'ils devaient avoir. Le choix d'une couleur pouvant prêter à confusion n'est, de la part du propriétaire du véhicule, pas toujours innocent. C'est ainsi que certains exploitants B soutiennent que leur véhicule n'arbore pas exactement la couleur réservée aux taxis A dans la gamme définie par l'art. 36 PARIT, et prétendent donc que cette couleur, très légèrement différente, doit être admise. La clientèle des taxis n'a rien à gagner à cette confusion. Le problème étant récurrent, une circulaire N° 468, du 27 janvier 2006, tentait déjà d'y apporter une solution. Il faut maintenant que cette solution fasse l'objet d'une modification formelle de la réglementation applicable. Le représentant du SIT procédant à l'examen initial d'un taxi au moment de son enregistrement, doit bénéficier d'une certaine faculté d'appréciation afin de refuser un taxi B dont la couleur se rapprocherait trop du gris métallisé, ou inversement un taxi A dont la couleur s'écarterait trop du gris métallisé caractéristique. » Lors de la séance du Conseil intercommunal du 11 octobre 2011, le préavis avec les modifications proposées du RIT ont été acceptés à l'unanimité, sans discussion sur la question des couleurs. La révision de l'art. 32 RIT n'est toutefois assortie d'aucune disposition transitoire. Les travaux préparatoires confirment que cette modification a essentiellement pour but d'éviter que les taxis B n'utilisent des couleurs qui se rapprochent trop du gris métallisé réservé aux taxis A. Cette mesure qui tend à protéger la clientèle contre un risque de confusion (consid. 6b ci-dessous), permet aussi à la police de contrôler aisément l'utilisation des places sur le domaine public réservées aux taxis A, et d'y éviter le stationnement illicite des taxis B.

E. 4

Le recourant fait valoir que son véhicule est de couleur beige et que son lumineux est différent de celui des taxis de type B, de sorte que son véhicule se distingue ainsi suffisamment des taxis de type A. Il critique la marge d'appréciation que le règlement laisse à l'autorité de décision et invoque un risque d'arbitraire. a) A cet égard, le tribunal constate que l'art. 32 RIT a été modifié précisément pour permettre un contrôle plus rigoureux du

responsable du SIT lors de l'homologation d'un taxi, afin d'interdire les couleurs trop proches du gris métallisé des concessions A. C'est la raison pour laquelle le véhicule du recourant a pu bénéficier des homologations requises en 2011 et 2012, car la couleur ne présentait pas strictement « les mêmes caractéristiques » que celle du gris métallisé. La nouvelle version de l'art. 32 RIT étend volontairement le champ d'examen du responsable du SIT chargé des inspections de véhicules en demandant de refuser non seulement les couleurs qui présentent les mêmes caractéristiques, mais aussi les couleurs dont les caractéristiques sont « susceptibles de créer la confusion avec celles des taxis A » même si ces couleurs ne sont pas strictement identiques au gris métallisé en question. Le contrôle du représentant du SIT doit toutefois s'exercer de manière conforme au but de la nouvelle réglementation, ce qui implique d'apprécier de manière objective le risque de confusion. b) Le pouvoir d'examen du tribunal est limité à un contrôle en légalité en l'absence d'une disposition légale prévoyant expressément le contrôle de l'opportunité de la décision attaquée (art. 98 LPA-VD). Or, le RIT ne prévoit aucune disposition étendant le pouvoir de contrôle de l'autorité de recours à l'opportunité. Le tribunal ne peut donc substituer son appréciation à celle de l'autorité intimée et il doit seulement vérifier si elle a tenu compte de tous les intérêts à prendre en considération et il n'intervient que si l'autorité n'a pas tenu compte d'intérêts importants, ou encore, les aurait apprécié de façon erronée (voir les arrêts CDAP GE.2010.0181 du 31 mai 2011 consid. 2a, AC.2008.0263 du 30 juin 2009 consid. 3, et les arrêts TA PE.2004.0179 du 7 septembre 2004 consid. 2a, AC.2003.0066 du 30 décembre 2008 consid. 2d, AC 2001/0220 du 17 juin 2004, AC 1994/0156 du 20 janvier 1998, GE 1992/0127 du 19 mai 1994, voir aussi RE 2001/0027 du 12 octobre 2001, consid. 2b; voir aussi que l'ATF non publié rendu le 11 novembre 1998 dans la cause M. c/OFDEE consid. 2a). d) Les municipalités concernées, puis le Comité de direction, ont adopté des dispositions d'application du RIT, désignées « Prescriptions d'application du Règlement intercommunal sur le service des taxis », entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1966 (PARIT) et qui ont fait l'objet de différentes modifications successives, dont les dernières sont entrées en vigueur le 1^{er} février 2013. L'art. 36 PARIT prévoit que les véhicules faisant l'objet d'une autorisation A ont pour couleur distinctive le gris métallisé et précise qu'il s'agit des couleurs normalisées RAL 9006 et RAL 9007 ainsi que toutes nuances intermédiaires. Pour déterminer s'il existe un risque de confusion, il faut tenir compte de l'impression d'ensemble que donne la couleur sur le véhicule et déterminer s'il y a ou non un risque d'induire en erreur la clientèle ou des agents de contrôle. La couleur du véhicule joue un rôle plus important que les caractéristiques du luminaire placé sur la toiture. d) Lors de l'inspection locale, le tribunal a pu comparer la couleur grise de deux taxis A avec la couleur du véhicule du recourant. L'un des véhicules au bénéfice de l'autorisation A était de couleur gris clair métallisé et l'autre gris foncé métallisé. Le taxi du recourant, stationné à proximité de ces véhicules, a une couleur laiton (métallisé) qui vire au gris. Il est vrai que la couleur du véhicule du recourant présente des composantes plus claires que le gris normalisé des taxis A, avec des nuances tirant sur le jaune et le beige. Mais, l'impression d'ensemble se rapproche suffisamment du gris clair métallisé pour que le tribunal admette l'existence d'un risque de confusion propre à induire la clientèle en erreur, ainsi que les agents chargés de la surveillance sur le statut du taxi. Il existe une ressemblance suffisante avec la couleur réglementaire de l'art. 36 PARIT pour que l'autorité intimée puisse retenir le risque de confusion et refuser la couleur du véhicule du recourant. La décision attaquée est ainsi conforme au nouvel art. 32 RIT.

Le recourant fait valoir que des taxis ayant leur autorisation d'exploiter dans d'autres communes viennent exercer leur activité sur le périmètre du SIT et que certains d'entre eux sont de couleur gris métallisé et sont équipés d'un luminaire quasi identique à celui des taxis de type A. Il considère dès lors que la restriction litigieuse ne serait pas conforme au principe de proportionnalité puisque les propriétaires de ces taxis ne sont pas soumis au RIT. Il estime en outre que la couleur de son véhicule ne serait pas de nature à nuire à la clientèle ou à présenter un danger ou un inconvénient pour le client. a) La décision attaquée entraîne une restriction à la liberté économique du recourant garantie par l'art. 27 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. RS 101). Elle confirme en effet l'obligation imposée au recourant de repeindre son véhicule en lui fixant un délai au 31 décembre 2014 à cet effet. b) Selon l'art. 36 Cst., pour être compatible avec la Constitution, une restriction à un droit fondamental doit être fondée sur une base légale (al. 1), être justifiée par un intérêt public ou par la protection d'un droit fondamental d'autrui (al. 2) et proportionnée au but visé (al. 3). La condition de la base légale et celle de l'intérêt public ont déjà été abordées au consid. 4 ci-dessus sans qu'il soit nécessaire d'y revenir. Tout au plus, le tribunal peut relever que le principe d'un régime particulier pour les taxis au bénéfice de l'autorisation A répond à un intérêt public particulier que le Tribunal fédéral a déjà relevé dans l'arrêt 2C_71/2007 du 9 octobre 2007. Il a en effet constaté que les droits et obligations des chauffeurs de taxis A, en particulier le droit de parquer sur le domaine public et l'utilisation préférentielle de la voie publique accordée aux taxis A (art. 59 al. 2 RIT), l'obligation de comportement du chauffeur du taxi, l'obligation générale d'accepter une course (art. 49 RIT) et la soumission à un tarif uniforme, obligatoire, clair, n'induisant pas le public en erreur et édicté par les autorités intercommunales (art. 73 RIT) désignent ces derniers comme un quasi service public, complémentaire aux transports publics collectifs, auquel le public doit pouvoir s'adresser sans crainte par l'intermédiaire de l'interlocuteur unique et efficace que doit constituer un seul central d'appel. Bien que cette appréciation touche à la question de la justification d'une centrale unique; ces considérants confirment que le risque de confusion avec un taxi A doit être évité et que les mesures prises pour éviter cette confusion répondent au même intérêt public. Le fait que des taxis clandestins avec des couleurs comparables aux taxis A viennent œuvrer sur le territoire de l'arrondissement régi par le RIT, en violation de la réglementation intercommunale, ne justifie pas l'utilisation d'une couleur pouvant prêter à confusion pour les taxis B, mais confirme la nécessité d'opérer une distinction afin que la répression des infractions commises par les taxis clandestins puisse aussi se justifier par le choix d'une couleur interdite.

E. 6

a) Il convient d'examiner encore si la décision attaquée est conforme au principe de la proportionnalité. b) Le principe de la proportionnalité (cf. art. 5 al. 2 Cst.) se compose de la règle d'aptitude - qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé -, de celle de nécessité - qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés -, et de celle de proportionnalité au sens étroit - qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et sur le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public, soit le principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts (ATF 140 I 168 consid. 4.2.1 p. 173; 136 IV 97 consid. 5.2.2 p. 104; 135 I 169 consid. 5.6 p. 174; 133 I 110 consid. 7.1 p. 123; 130 II 425 consid. 5.2 p. 438; et la jurisprudence citée). b) En l'espèce, il n'est pas douteux que la décision attaquée soit propre à atteindre le but recherché par la nouvelle réglementation

concernant la distinction entre les couleurs des taxis A et des taxis B et qu'il n'existe pas d'autres moyens moins dommageables pour le recourant afin d'atteindre l'objectif d'intérêt public recherché. S'agissant de la pesée des intérêts, il convient d'examiner si les coûts qui découlent de la décision attaquée pour le recourant sont proportionnés au regard du but recherché et à l'intérêt public recherché. A cet égard, le tribunal constate que le recourant a acquis le véhicule d'occasion en 2011 au prix de 15'000 fr, qu'il l'a revendu en 2012 pour 12'000 fr. et qu'il l'a racheté en 2013 pour le prix de 7'000 fr. en réalisant par cette opération un gain qui doit être compensé par la perte de valeur du véhicule entre 2012 et 2013. Par ailleurs, le véhicule a été utilisé pendant une période de 28 mois par le recourant au 31 décembre 2014 (10 mois de septembre 2011 à juin 2012 et 18 mois de juillet 2013 au 31 décembre 2014), permettant ainsi un certain amortissement de l'investissement. Aussi, le prix pour repeindre la carrosserie du véhicule peut raisonnablement être estimé à 3'000 fr. Mais, il faut tenir compte du fait que le véhicule a été mis en circulation en 2006, et qu'il aura bientôt 10 ans d'âge et que sa valeur ne sera alors que légèrement supérieure au coût de la mise en conformité. Il est vraisemblable que le recourant aura alors la possibilité de revendre son véhicule pour procéder à l'acquisition d'un nouveau véhicule avec une couleur conforme à l'art. 32 RIT. Les inconvénients qui résultent de la décision attaquée pour le recourant apparaissent admissibles compte tenu de l'intérêt public en cause. Il est vrai que les premiers délais fixés au recourant pour la mise en conformité n'étaient en eux-mêmes pas conformes au principe de proportionnalité, mais la décision attaquée a déjà reporté ce délai au 31 décembre 2014. Compte tenu du fait que ce délai devra à nouveau être reporté en raison de la procédure engagée par le recourant auprès du tribunal et, au vu des difficultés signalées par le recourant, liées notamment à une concurrence plus accrue résultant des outils internet, il convient de fixer un nouveau délai au 31 août 2016. Ainsi, il y a lieu de considérer que le principe de proportionnalité sera respecté.

E. 7

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision attaquée maintenue. Un nouveau délai au 31 août 2016 est imparti au recourant pour repeindre son véhicule dans une couleur conforme aux exigences réglementaires. Les frais de justice sont mis à la charge du recourant; toutefois, comme le recourant a dû recourir contre la décision du SIT en raison des délais d'exécution trop courts fixés pour repeindre son véhicule, l'émolument judiciaire mis à sa charge sera réduit à 700 fr. (art. 49 al. 1, 91 et 99 LPA-VD). L'autorité intimée, qui a agi par l'intermédiaire du greffier du Comité de direction, n'a pas droit aux dépens (art. 55 al. 1 LPA-VD).

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