

VD_OMNI CCST.2018.0001 vom 20. November 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-11-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CCST.2018.0001

FR: VD_OMNI CCST.2018.0001 du 20 novembre 2018

IT: VD_OMNI CCST.2018.0001 del 20 novembre 2018

Regeste

Société Coopérative Taxiphone et consorts, Taxis lausannois SA et consorts/Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service de taxis | Requêtes déposées par deux groupes de chauffeurs de taxis (et entreprises exploitantes d'un service de taxis) contre la révision de l'art. 115 du règlement intercommunal sur le service de taxis (RIT) de l'Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service de taxis. Le nouvel art. 115 al. 2 RIT a une portée différente et plus large que l'actuel art. 115 al. 1 RIT. Il ne constitue pas qu'une disposition de clarification. Les requérants sont dès lors recevable à remettre en cause la conformité au droit supérieur de l'autorisation d'exploiter sui generis instituée (dont l'actuel art. 115 al. 1 RIT ne fait pas du tout mention, même implicitement) et des nouvelles dérogations introduites par l'art. 115 al. 2 RIT (consid. 3). Recours au TF rejeté (arrêt 2C_1149/2018 du 10 mars 2020).

Erwägungen

E. 1

a) Selon l'art. 136 al. 2 let. 1 de la Constitution du 14 avril 2003 du Canton de Vaud (Cst-VD; RSV 101.01), la Cour constitutionnelle contrôle, sur requête déposée dans les vingt jours dès leur publication, la conformité des normes cantonales au droit supérieur. L'art. 3 LJC précise que ce contrôle porte également sur tous les règlements, arrêtés ou tarifs communaux et intercommunaux, contenant des règles de droit (al. 3). En l'espèce, les requêtes sont dirigées contre une révision partielle du RIT, à savoir un règlement intercommunal contenant des règles de droit. La cour de céans peut par conséquent en contrôler la conformité avec le droit supérieur (cf. en particulier arrêt CCST.2015.0002 du 27 avril 2016 consid. 1a). b) Déposées dans les vingt jours suivant la publication de l'acte contesté, les requêtes sont par ailleurs intervenues en temps utile (art. 5 al. 1 LJC). c) Selon l'art. 8 LJC, le requérant doit invoquer la violation d'une règle de droit de rang supérieur et préciser en quoi consiste cette violation. La cour de céans limite son examen aux griefs invoqués par le requérant, sauf s'il apparaît que l'acte attaqué est manifestement contraire au droit de rang supérieur (art. 13 LJC). En l'espèce, les requérants exposent et développent, de manière détaillée, les griefs de rang constitutionnel qu'ils invoquent (art. 8, 9, 27 et 94 Cst.). Les conditions de l'art. 8 LJC sont ainsi réunies. d) A qualité pour agir contre une règle de droit cantonal, toute personne physique ou morale qui a un intérêt digne de protection à ce que l'acte attaqué soit annulé (art. 9 al. 1 LJC). Toutes les personnes dont les intérêts, qu'ils soient juridiques ou de fait, sont touchés par l'acte attaqué, ou pourraient l'être, ont qualité pour agir (arrêts CCST.2015.0006 du 9 juin 2016 consid. 1c; CCST.2009.0004 du 29 mars 2010, consid. 1c). Une atteinte virtuelle suffit, pourvu que le requérant puisse, avec un minimum de vraisemblance être touché par la norme qu'il conteste (arrêts CCST.2015.0006 du 9 juin 2016 consid. 1c; CCST.2009.0004 du 29 mars 2010 consid. 1c; CCST.2008.0012

du 4 septembre 2009 consid. 1d). La qualité pour agir est également reconnue aux associations défendant les intérêts de leurs membres (arrêts CCST.2015.0006 du 9 juin 2016 consid. 1c; CCST.2012.0002 du 18 octobre 2012 consid. 1d et les arrêts cités). En l'espèce, le groupe des requérants 1 est composé de la société Coopérative Taxiphone, dont le but est d'"améliorer la situation économique de ses membres par l'exploitation en commun d'une centrale téléphonique et d'un émetteur radio", ainsi que de quatre de ses membres, tous titulaires d'une autorisation "B". Le groupe de requérants 2, pour sa part, est composé de cinq entreprises exploitantes d'un service de taxis et de septante chauffeurs de taxis indépendants, tous titulaires d'une autorisation "A" (remplacée depuis le 1 er juillet 2018 par une concession; selon l'art. 116 RIT, les anciennes autorisations "A" restent toutefois valables jusqu'à leur retrait, mais au plus tard dix ans dès l'entrée en vigueur de la révision). La révision du RIT litigieuse prévoit une nouvelle catégorie d'autorisation de durée déterminée d'exploiter, dénommée *sui generis*, à des conditions d'octroi allégées. Pour les exploitants de taxis A (ou concessionnaires) ou B, les bénéficiaires de ces autorisations *sui generis* constitueront une concurrence nouvelle. Les requérants exploitants ont donc un intérêt direct à pouvoir faire contrôler la conformité au droit supérieur de la modification de l'art. 115 RIT. La qualité pour agir doit leur être reconnue. Il en va de même pour la société Coopérative Taxiphone, dont les intérêts économiques pourront potentiellement également être touchés par la réglementation litigieuse.

E. 2

L'autorité intimée requiert à titre de mesure d'instruction, dans ses déterminations du 28 mai 2018, l'audition d'Alexandre Molla, directeur de la société UBER pour la Suisse romande, ou son interpellation par écrit. Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), comprend notamment le droit pour l'intéressé de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 135 II 286 consid. 5.1; 135 I 279 consid. 2.3). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1; 134 I 140 consid. 5.2; 130 II 425 consid. 2.1). En l'espèce, la cour s'estime suffisamment renseignée sur la base des pièces du dossier pour statuer en toute connaissance de cause. Par ailleurs, comme l'autorité intimée le relève elle-même, les allègements au carnet conducteur ne bénéficient pas exclusivement aux chauffeurs liés au service Uber, de sorte qu'il n'y a pas lieu d'entendre le directeur de cette entreprise.

E. 3

Avant d'examiner les griefs des requérants qui contestent la conformité de la nouvelle version de l'art. 115 RIT à la liberté économique (art. 27 Cst.), au principe de la liberté économique (art. 94 Cst.), à l'égalité de traitement (art. 8 Cst.) et à l'interdiction de l'arbitraire (art. 9 Cst.), il convient à titre préalable de déterminer et délimiter l'objet du litige. Selon l'autorité intimée, les requérants ne pourraient en effet plus remettre en cause le principe d'une autorisation *sui generis* adapté au service "UberX", principe qui découlerait implicitement déjà de l'art. 115 RIT dans sa version initiale vu l'objectif visé. Leurs griefs, qui porteraient exclusivement sur cette problématique, et partant leurs requêtes, seraient dès lors irrecevables. a) Selon la jurisprudence, en cas de révision partielle d'un acte normatif,

les dispositions demeurées inchangées ne peuvent être remises en cause par le biais d'un recours normatif abstrait que dans la mesure où leur maintien dans le texte modifié leur confère une autre teneur que celle initiale ou une portée juridique différente, ou en tant que, interprétées dans leur contexte général, elles apparaissent sous un nouveau jour (ATF 142 I 99 consid. 1.4.; 135 I 28 consid. 3.1.1; 122 I 222 consid. 1b/aa et les références citées). b) En l'espèce, la révision de l'art. 115 RIT consiste en l'adjonction d'un nouvel alinéa 2 et des termes "et son autorisation d'exploitation devient nulle" à l'actuel alinéa 3. L'alinéa 2 a la teneur suivante: "Le titulaire d'un carnet de conducteur ayant bénéficié des dérogations prévues à l'alinéa 1 de la présente disposition peut uniquement obtenir une autorisation sui generis transitoire d'exploitation sans permis de stationner sur le domaine public. Son véhicule est soumis aux exigences des voitures de grande remise prévues, notamment, à l'art. 28 et 37 RIT, ce en dérogation aux types d'autorisations réglées à l'art. 15 RIT. A ce titre, les articles 23bis, 23ter et 73 RIT ne s'y appliquent pas." L'art. 115 RIT, dans sa teneur actuellement en vigueur, permet au Comité de direction d'accorder à titre exceptionnel des dérogations à tout ou partie des conditions prévues à l'art. 12 al. 2 let. 2, f et i pour l'obtention d'un carnet de conducteur pour une durée maximale d'une année. Le carnet de conducteur est l'une des conditions exigée par le RIT pour l'obtention d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, quelle que soit la catégorie (art. 22 let. a RIT dans sa teneur en vigueur jusqu'au 30 juin 2018 pour les autorisations A, art. 23bis let. a RIT pour les autorisations B et art. 23quater al. 2 RIT pour les autorisations C). L'actuel art. 115 RIT ne précise en revanche pas à quelle catégorie d'autorisation d'exploiter le titulaire d'un carnet de conducteur ayant bénéficié des dérogations prévues peut prétendre. Il ne fonde par ailleurs pas une nouvelle catégorie d'exploiter un service de taxis aux sens de l'art. 15 RIT. Ce n'est que dans le nouvel alinéa 2 introduit par la modification attaquée qu'on parle d'autorisation sui generis transitoire. Pour l'autorité intimée, cette nouvelle catégorie était cependant implicitement reconnue par la version actuelle. A la lecture du préavis du 6 octobre 2017, on comprend – et ce même si cela ne ressort pas aussi clairement que l'autorité intimée le laisse entendre – que l'adoption de l'art. 115 RIT avait notamment pour but de régulariser provisoirement le service "UberX" dans l'attente de l'entrée en vigueur de la future loi cantonale. Les travaux préparatoires ne disent toutefois rien d'une éventuelle nouvelle catégorie d'autorisation que cette norme créerait. Ils n'indiquent pas non plus que les privilèges institués par cette norme seraient réservés aux chauffeurs "UberX" et que d'autres intéressés titulaires ou requérant à une concession ou à une autorisation B ou C seraient exclus à pouvoir en bénéficier. Quoi qu'en dise l'autorité intimée désormais dans ses écritures, il convient dès lors d'admettre que l'actuel art. 115 RIT, faute de base légale claire et précise instituant une nouvelle catégorie d'autorisation d'exploiter adaptée au service "UberX" (l'autorité intimée reconnaît que les catégories existantes et certaines de leurs conditions – précisément celles qui ont fait l'objet du nouvel alinéa 2 – ne sont pas compatibles en tant que telles), n'est pas suffisant pour régulariser les activités des chauffeurs "UberX". C'est du reste pour cette raison que la révision litigieuse a été adoptée, le Comité de direction reconnaissant dans son préavis du 31 janvier 2018 (soit avant même l'entrée en vigueur de l'art. 115 RIT) qu'un "éclaircissement express" semblait nécessaire. De plus, outre l'introduction d'une nouvelle catégorie d'autorisation d'exploiter un service de taxis, l'art. 115 al. 2 RIT étend l'ampleur des dérogations au régime ordinaire. En effet, hormis les dérogations aux exigences de connaissances personnelles mentionnées ci-dessus que doit remplir celui qui prétend à la délivrance d'un carnet de conducteur (art. 115 al. 1 RIT), les véhicules des bénéficiaires des autorisations sui generis seraient soumis aux seules

exigences des voitures de grande remise, et ce en dérogation aux types d'autorisations réglées à l'art. 15 RIT. Ils n'auraient notamment pas à porter l'inscription "TAXI" (art. 28 RIT) et ne seraient pas obligatoirement équipés d'un compteur horokilométrique (art. 37 RIT). Par ailleurs, les art. 23bis et 23ter RIT concernant les autorisations B ne s'appliqueraient pas. Les titulaires d'autorisation sui generis seraient notamment dispensés de l'exigence d'indiquer les tarifs qu'ils entendent appliquer (art. 23bis let. b RIT). Ils seraient également dispensés de se soumettre à l'art. 73 RIT relatif aux tarifs, qui notamment impose un tarif "clair et précis" (art. 73 al. 1 RIT). Au regard de ces éléments, le nouvel art. 115 al. 2 RIT a incontestablement une portée différente et plus large que l'actuel art. 115 al. 1 RIT. Il ne constitue pas qu'une disposition de clarification. Contrairement à ce que l'autorité intimée soutient, il convient dès lors d'admettre que les requérants sont recevables à remettre en cause la conformité au droit supérieur de l'autorisation d'exploiter sui generis instituée et des nouvelles dérogations introduites par l'art. 115 al. 2 RIT. Ils ne peuvent en revanche plus contester les dérogations prévues par l'actuel art. 115 al. 1 RIT, qui n'a pas fait l'objet d'une requête à la Cour constitutionnelle et qui est aujourd'hui en vigueur.

E. 4

Selon les requérants, la révision litigieuse serait contraire au droit fondamental à la liberté économique (art. 27 Cst.), ainsi qu'au principe de la liberté économique (art. 94 Cst.), singulièrement au principe d'égalité de traitement entre concurrents qui en découle. Ils soutiennent que la révision attaquée favorise expressément UBER et ses conducteurs puisqu'elle crée de fait une nouvelle catégorie d'autorisation parfaitement adaptée à leur mode de fonctionnement, sans leur imposer les contraintes auxquelles sont soumis leurs concurrents dont ils font partie. Pour eux, en adoptant cette réglementation, l'autorité intimée a dès lors violé son devoir de neutralité concurrentielle et faussé la concurrence. a) Aux termes de l'art. 27 Cst., la liberté économique est garantie (al. 1); elle comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité lucrative privée et son libre exercice (al. 2). La liberté économique protège toute activité économique privée, exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu (ATF 143 II 598 consid. 5.1; 137 I 167 consid. 3.1; 135 I 130 consid. 4.2). Elle peut être invoquée tant par les personnes physiques que par les personnes morales (ATF 143 II 598 consid. 5.1; 135 I 130 consid. 4.2 et les références citées). L'art. 94 Cst. prévoit par ailleurs que la Confédération et les cantons respectent le principe de la liberté économique (al. 1), veillent à sauvegarder les intérêts de l'économie nationale et contribuent, avec le secteur de l'économie privée, à la prospérité et à la sécurité économique de la population (al. 2), et, dans les limites de leurs compétences respectives, veillent à créer un environnement favorable au secteur de l'économie privée (al. 3). Selon la jurisprudence, il est donc en principe interdit à l'Etat de prendre une quelconque mesure susceptible d'empêcher la libre concurrence dans le but d'assurer ou de favoriser certaines branches économiques ou certaines formes d'activité économique, voire de diriger la vie économique selon un plan déterminé. Des mesures restrictives poursuivant des motifs d'ordre public, de politique sociale ou des mesures ne servant pas en premier lieu des intérêts économiques (par exemple, aménagement du territoire, politique environnementale) sont en revanche admissibles (ATF 140 I 218 consid. 6.2; 131 I 223 consid. 4.2; 130 II 87 consid. 3 et les références citées). La liberté économique englobe le principe de l'égalité de traitement entre personnes appartenant à la même branche économique. Selon ce principe, déduit des art. 27 et 94 Cst., sont prohibées les mesures étatiques qui ne sont pas neutres sur le plan de la

concurrence entre les concurrents directs (ATF 143 II 598 consid. 5.1; 143 I 37 consid. 8.2 p. 47; 140 I 218 consid. 6.2 et les références citées). On entend par concurrents directs les membres de la même branche économique qui s'adressent avec les mêmes offres au même public pour satisfaire les mêmes besoins (ATF 143 II 598 consid. 5.1; 132 I 97 consid. 2.1; 125 I 431 consid. 4b/aa). L'égalité de traitement entre concurrents offre une protection plus étendue que l'art. 8 Cst. (ATF 140 I 218 consid. 6.3; 130 I 26 consid. 6.3.3.1). L'égalité entre concurrents n'est toutefois pas absolue et autorise un traitement différent, à condition que celui-ci repose sur une base légale, qu'il réponde à des critères objectifs et résulte du système lui-même; il est seulement exigé que les inégalités ainsi instaurées soient réduites au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi (ATF 143 II 598 consid. 5.1; 143 I 37 consid. 8.2 p. 47 s.; 137 I 167 consid. 3.5). Dans le domaine des taxis, le Tribunal fédéral admet une réglementation plus étroite pour les taxis A en raison de l'usage accru du domaine public dont ils bénéficient (ATF 143 II 598 consid. 5.3). Des restrictions cantonales à la liberté économique sont admissibles, mais elles 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.). Elles peuvent consister en des mesures de police ou d'autres mesures d'intérêt général tendant à procurer du bien-être à l'ensemble ou à une grande partie des citoyens ou à accroître ce bien-être, telles des mesures sociales ou de politique sociale. Elles ne doivent toutefois pas se fonder sur des motifs de politique économique et intervenir dans la libre concurrence pour favoriser certaines formes d'exploitation en dirigeant l'économie selon un certain plan, à moins qu'elles ne soient prévues par une disposition constitutionnelle spéciale ou fondées sur les droits régaliens des cantons (art. 94 al. 4 Cst.; TF 2P.67/2002 du 29 juillet 2002 consid. 2.2.1; é.g. Jacques Dubey, *Droits fondamentaux*, vol. II, Bâle 2018, p. 485; Andreas Auer, *Taxis genevois: un état des lieux comparatif, constitutionnel et prospectif*, in: Jusletter du 15 septembre 2014).

b) A titre préalable, il convient de rappeler que le RIT prévoyait jusqu'alors trois types d'autorisations (art. 15 RIT): l'autorisation A (remplacée par une concession depuis le 1^{er} juillet 2018), avec permis de stationnement sur le domaine public, l'autorisation B, sans permis de stationnement sur le domaine public; l'autorisation C, pour voiture de grande remise, à savoir les véhicules avec chauffeur loués soit pour une demi-journée au minimum, soit pour des courses dépassant les limites des districts limitrophes de celui de Lausanne, soit pour des cérémonies publiques ou privées, soit aux hôtels, agences de voyage ou bureaux de tourisme pour le service de leur clientèle. Comme les requérants le relèvent, les bénéficiaires de l'autorisation sui generis instituée par la réglementation litigieuse auraient en définitive les mêmes droits que les titulaires d'autorisations B, à tout le moins pendant la durée de validité de l'autorisation, soit pendant deux ans au maximum. Ils pourraient transporter des gens d'un point A à un point B sur appel et sans restriction quant à la durée ou au type de course. Ils ne seraient toutefois pas soumis à l'ensemble des obligations qui y sont liées. Le nouvel art. 115 al. 2 RIT litigieux prévoit en effet des allègements en ce qui concerne les véhicules de ces derniers, en les soumettant aux seules exigences des voitures de grande remise, ce en dérogation aux types d'autorisations réglées à l'art. 15 RIT. Les véhicules de la catégorie sui generis n'auraient ainsi pas à porter l'inscription "TAXI" (art. 28 RIT). Ils ne seraient en outre pas tenus d'être équipés d'un compteur horokilométrique (art. 37 RIT). Ils ne seraient pas non plus soumis, en vertu de l'art. 37 al. 3 RIT, aux exigences de l'art. 34 RIT, qui énumère les inscriptions devant figurer à l'intérieur du véhicule, de manière visible pour le client, en particulier le nom du conducteur, le numéro de plaque de police et les tarifs appliqués. Le nouvel art. 115 al. 2 RIT litigieux

exclut par ailleurs l'application aux titulaires d'autorisations sui generis des art. 23bis, 23ter et 73 RIT, dont la teneur est la suivante: " Article 23bis La personne qui sollicite une ou plusieurs autorisations B doit satisfaire aux conditions générales fixées à l'art. 16 al. 1 et en outre aux conditions particulières suivantes: a) être titulaire d'un carnet de conducteur de taxi; [...] b) indiquer les tarifs qu'elle entend appliquer ainsi que la couleur et les signes distinctifs qu'elle envisage d'apposer sur ses véhicules. Article 23ter L'exploitation B organise son activité librement, dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables. Il doit assumer personnellement au moins l'activité minimale lui permettant de conserver son carnet de conducteur de taxi. Il peut engager un ou plusieurs conducteurs salariés. Article 73 Le tarif appliqué par les exploitants doit être clair et précis et ne contenir aucun élément susceptible d'induire le public en erreur. Les exploitants au bénéfice d'une autorisation du type B fixent librement les tarifs qu'ils entendent appliquer. Ils les communiquent au préalable au préposé intercommunal. Les titulaires d'une concession [anciennement autorisation du type A] appliquent un tarif uniforme; celui-ci ne peut être mis en application avant d'avoir été approuvé par la Conférence des directeurs de police. Au besoin, les municipalités édictent, d'un commun accord, un tarif obligatoire, après consultation des associations professionnelles intéressées." Les bénéficiaires de l'autorisation sui generis instituée par le nouvel art. 115 al. 2 RIT seraient ainsi privilégiés sur plusieurs points. Ces différences constituent incontestablement des inégalités de traitement. Il y a lieu toutefois de préciser qu'elles ne se feraient qu'au détriment des titulaires d'autorisations B. Les taxis A (ou concessionnaires) resteraient en effet les seuls à avoir l'autorisation de stationner sur le domaine public. Or, le Tribunal fédéral a déjà jugé qu'un tel privilège pouvait justifier une réglementation plus étroite (ATF 143 II 598 consid. 5.3). Il reste à examiner si les inégalités de traitement constatées par rapport aux taxis B sont admissibles. Selon la jurisprudence rappelée ci-dessus (cf. supra consid. 4a), l'égalité entre concurrents n'est en effet pas absolue et autorise des différences, à condition qu'elles soient réduites au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi. c) S'agissant de l'intérêt public poursuivi, l'autorité intimée justifie la réglementation litigieuse par un motif de sécurité publique. Elle soutient que cette dernière lui permettra en particulier d'encadrer et de contrôler l'activité d'UberX. Avec la réglementation litigieuse, les chauffeurs "UberX", qui exercent actuellement leur activité en marge de la loi, chercheront nécessairement à régulariser leur situation et solliciteront des autorisations sui generis . L'autorité intimée disposera ainsi de toutes les données nécessaires pour s'assurer du respect des prescriptions en matière de transport de personnes et de véhicules. Elle pourra notamment vérifier si les chauffeurs en question sont titulaires du permis de conduire adéquat (art. 12 let. g RIT), s'ils n'ont pas d'antécédents pénaux et administratifs (art. 12 let. h RIT) ou encore s'ils se conforment aux dispositions de l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2; RS 822.222). Il convient de souligner par ailleurs que, si le service "UberX" était jusqu'alors illicite, il n'est en soi pas problématique, puisqu'il n'est pas ouvert à tout un chacun comme l'était le service "UberPop", mais réservé aux chauffeurs professionnels. Il nécessite néanmoins – comme n'importe quel service de taxi – un minimum de mesures d'encadrement que la réglementation litigieuse apporte et que l'autorité intimée pourra contrôler. Il y a lieu encore de relever que l'art. 115 RIT s'inscrit dans un processus législatif plus large. Des travaux sont en effet en cours au niveau cantonal; ils tendent à définir un cadre juridique régissant le transport de personnes, cadre qui tiendra compte de l'émergence de nouveaux modèles

économiques fondés sur les technologies de communication récentes, tels que celui proposé par UBER (cf. communiqué de presse du Conseil d'Etat du 19 mai 2017; ég. Exposé des motifs et projets de lois de janvier 2018 modifiant la loi du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques et la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière et Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Mathieu Blanc et consorts pour une loi/réglementation cantonale du service de transport de personnes). Dans le cadre de ces travaux, l'intérêt à réglementer l'activité des taxis UberX a été unanimement reconnu. Au regard de ces éléments, il convient d'admettre qu'il existe un intérêt public à réglementer l'activité d'UberX jusqu'à l'adoption d'une réglementation au niveau cantonal afin que cette activité, qui correspond à une réalité, ne se poursuive pas dans l'illégalité. d) Concernant la proportionnalité de l'atteinte à la liberté économique, les inégalités de traitement mises en évidence ci-dessus ne sont pas anodines. Il convient toutefois d'en relativiser la portée. Tout d'abord, on ne voit pas en quoi les requérants seraient pénalisés par le fait que les véhicules de la catégorie sui generis n'auraient pas à porter l'inscription "TAXI". Ils tiennent au contraire à ce signe distinctif qui permet à leur clientèle d'identifier leurs véhicules. Quant aux autres prescriptions, dont les bénéficiaires des autorisations sui generis seraient exemptés, elles sont pour la plupart compensées par l'application Uber, qui donne au consommateur un certain nombre d'informations. Ce dernier a ainsi accès à la tarification de base des services "UberX". Il peut par ailleurs obtenir avant de commander une estimation du prix de sa course, qui inclut les éventuelles majorations découlant de la tarification dynamique pratiquée par UBER. Une fois la commande effectuée, il est en outre informé de la marque, du modèle et du numéro d'immatriculation du véhicule qui le prendra en charge. Il peut également suivre son déplacement sur une carte topographique. S'agissant plus particulièrement des prescriptions de l'art. 73 RIT qui traite des tarifs, il convient de plus de rappeler que les titulaires d'autorisations B, qui sont les seuls affectés par des inégalités de traitement (cf. supra consid. 4b in fine), fixent librement les tarifs qu'ils entendent appliquer et ont pour unique obligation de les communiquer au préalable au préposé intercommunal, ce qui permet de relativiser la portée de la dérogation dont bénéficieraient les conducteurs sui generis. Dans l'examen de la proportionnalité, il y a lieu également de tenir compte du caractère transitoire et provisoire de la réglementation litigieuse. Selon l'art. 115 al. 3 RIT, elle prendra en effet fin après écoulement d'un délai d'un an, prolongeable d'un an au plus; elle pourra prendre fin plus tôt en cas de révision complète du RIT ou en cas d'adoption de la réglementation cantonale attendue sur le transport de personnes. Par ailleurs, selon l'art. 115 al. 1 RIT, les autorisations dérogatoires qu'elle permet seront également valables pour une durée maximum de deux ans, étant précisé qu'elles deviendront caduques en cas de suppression de la disposition transitoire en question. Au regard de ces éléments, il convient d'admettre que les inégalités de traitement créées par le nouvel art. 115 al. 2 RIT, qui devront durer au maximum deux ans, sont réduites au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi. e) En résumé, la révision litigieuse n'est pas contraire à la liberté économique (droit et principe), ni au principe d'égalité de traitement entre concurrents qui en découle. Les griefs des requérants soulevés à cet égard doivent être écartés.

E. 5

Le groupe de requérants 2 se plaint encore d'une violation de l'égalité de traitement et de l'interdiction de l'arbitraire. Il invoque les mêmes motifs que pour la violation de la liberté économique. Ces griefs n'ont pas de portée propre, le Tribunal fédéral ayant déjà jugé que l'égalité entre concurrents directs offre une protection plus étendue que l'art. 8 Cst. (ATF

140 I 218 consid. 6.3; 130 I 26 consid. 6.3.3.1).

E. 6

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet des requêtes. Les frais d'arrêt, fixés à 6'000 francs, sont mis à la charge des requérants, qui succombent, à raison de 3'000 fr. par groupe (art. 12 al. 2 LJC et 49 al. 1 LPA-VD). L'autorité intimée, qui obtient gain de cause par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel, a droit par ailleurs à des dépens, fixés à 3'000 francs. Ils sont mis à la charge des requérants, qui succombent, à raison de 1'500 fr. par groupe (art. 12 al. 2 LJC et 55 al. 1 LPA-VD).

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