

VD_OMNI GE.2004.0055 vom 7. April 2005

VD Tribunal cantonal, 2005-04-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2004.0055

FR: VD_OMNI GE.2004.0055 du 7 avril 2005

IT: VD_OMNI GE.2004.0055 del 7 aprile 2005

Regeste

La Coopérative des exploitants de taxis de la région lausannoise/INTERTAXIS SA, Municipalité de Lausanne | L'octroi d'une concession (fût-elle de service public) n'obéit pas aux règles de la législation sur les marchés publics; il reste que celui-ci doit se fonder sur des motifs objectifs (non démontrés en l'espèce, c. 6).

Erwägungen

E. 16

mai 2002 ; l'autorité s'adresse ainsi à la société intimée pour vérifier qu'elle est bien en mesure de respecter ces conditions et charges, à défaut de quoi elle pourrait être amenée à révoquer ladite décision. En d'autres termes, l'autorité intimée, prenant acte de l'écoulement du temps depuis sa décision du 16 mai 2002, estime nécessaire de vérifier que celle-ci est toujours bien fondée ou encore que la société intimée est toujours en mesure de la mettre en œuvre et d'assumer les engagements qu'elle avait pris par le passé (soit dans la lettre toute générale de l'avocat Théraulaz du 13 mai 2002, déjà citée). Ce faisant, elle ouvre ■ on l'a vu (v. ci-dessus consid. 2f) - une procédure de réexamen, sans rendre de décision, sinon une pure décision de nature procédurale, tendant à la production de nouvelles pièces au dossier par l'intimée Intertaxis SA. Cette démarche n'était nullement de nature à entraîner un préjudice irréparable à la société recourante, de sorte que son recours contre cette décision apparaît comme irrecevable (RDAF 1998 I 88 ; v. aussi entre autres FI 1999.0041 du 26 septembre 1999). IV. Le recours contre la décision du 7 mai 2004 4. Ce recours soulève lui aussi des questions préalables de procédure. a) La décision du 7 mai 2004 n'est en effet pas entièrement claire, s'agissant de la question de l'exécution forcée. On peut la comprendre comme impliquant une sommation et au surplus annonçant une exécution forcée, devant faire l'objet d'une nouvelle décision ; elle peut aussi être analysée en ce sens qu'elle déclare, de manière contraignante, que l'autorité, si la recourante ne s'y soumet pas dans le délai fixé, passera d'emblée à l'exécution matérielle de celle-ci. Quoi qu'il en soit, si cette décision doit être comprise comme une décision d'exécution forcée (on notera qu'il est possible de le faire, de manière conditionnelle en quelque sorte, dans le cadre de la décision de fond elle-même), le recours au Tribunal administratif est recevable également sur ce point (voir à ce sujet TA, section des recours, arrêt du 14 juillet 2004, RE.2004.0020, consid. 1 let. b et les réf. cit.). b) La recourante a fait état, au sujet de cette décision, d'une certaine ambiguïté sur l'autorité dont elle émane. En tête de cette lettre figure en effet l'Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis, comité de direction. Dite association vient en effet d'être créée ; en l'état, elle n'a pas encore adopté une réglementation remplaçant le RIT et ce texte ne lui donne aucune compétence. Par ailleurs, le même document mentionne en bas de page la Municipalité de Lausanne, alors que le corps de la décision prise parle

uniquement de l'autorité concédante, sans plus amples précisions ; enfin, la sommation est adressée à la recourante « d'entente avec l'association de communes » précitée. c) La recourante a soulevé diverses questions quant à la compétence de la municipalité, respectivement du comité de direction de l'association intercommunale pour statuer dans le cas d'espèce (respectivement décisions des 16 mai 2002 et 7 mai 2004). L'on doit toutefois relever que l'art. 69 al. 1 RIT confie expressément à la Municipalité de Lausanne la compétence de statuer sur la délégation de l'exploitation de la centrale d'appel des taxis A. A ce stade, ce constat est suffisant (mais l'on reviendra plus loin en détail sur la portée de cette disposition, examen qui pourrait remettre à nouveau l'accent sur la question de la compétence ; v. consid. 5a et b) ; le fait que le comité de direction de l'association intercommunale soit intervenu ne saurait au surplus conduire à l'annulation de la décision du 7 mai 2004. 5.

a) Historiquement, c'est bien la Commune de Lausanne qui a nourri le projet de réaliser un central d'appel, téléphonique et radio, des taxis de place ; elle a d'ailleurs fourni le financement initial (cela dans le régime du règlement lausannois sur les taxis). Par la suite, ce régime a été confirmé dans le cadre du RIT ; cela apparaît clairement à la lecture de l'art. 108 al. 2 RIT, aux termes duquel la Commune de Lausanne supporte les frais d'installation du central téléphonique ou radio des taxis de place, disposition qui est d'ailleurs toujours en vigueur. Sans doute, la Commune de Lausanne a envisagé d'emblée de confier l'exploitation de ces installations à une organisation privée et tel a précisément été le cas dès 1960 en faveur de la Coopérative. Il reste que la réglementation applicable a conféré à la municipalité le pouvoir, notamment en cas de mauvaise gestion, de reprendre l'exploitation à son compte, cela avec effet immédiat (l'exploitation incomberait alors à la Direction de police ; sur ces points, voir art. 69 al. 2 RIT ; voir la confirmation de cette approche au BCC juin 1976, 575 ; on note d'ailleurs que la rédaction de l'art. 70 al. 1 RIT, qui évoque la délégation de l'exploitation à un organisme privé comme une simple hypothèse, confirme cette lecture). D'autres dispositions réglementaires prévoient que le détenteur d'une autorisation de type A a l'obligation d'utiliser les installations téléphoniques et de répondre aux appels téléphoniques, soit notamment ceux provenant du central d'appel (art. 67 al. 3, en relation avec l'al. 2 RIT) ; de même, ils sont tenus d'utiliser les installations radio émettrices-réceptrices de leurs véhicules et de répondre aux appels leur parvenant par cette voie, notamment de la centrale (art. 68 al. 3 RIT). Le texte de ces deux dispositions ne fournit par ailleurs pas de réponse univoque sur la question de savoir si la réglementation prévoit un central unique ou non pour les taxis de place ; la rédaction de ces règles permet toutefois une réponse affirmative (voir à cet égard art. 67 al. 2, 68 al. 1 ; voir encore art. 69 al. 1, 79 al. 1 et 71). L'art. 44 al. 3 RIT, quant à lui, confirme cependant sans ambiguïté la thèse de l'unicité du central d'appel. On rappelle enfin que la création du central d'appel s'inscrivait dans un objectif général de lutte contre le « maraudage » (v. aussi art. 48 RIT qui prohibe le « racolage »), lequel impliquait notamment l'accomplissement de nombreuses courses inutiles. La solution d'un central d'appel unique, pratiquée jusqu'à fin 2002, était conforme à ce but. b) Interprétées dans cette perspective historique, les dispositions du RIT prévoient donc en substance l'acquisition par la Commune de Lausanne des installations nécessaires à la réalisation d'un central téléphonique et radio et la délégation de son exploitation à un organisme privé. En d'autres termes, elles ne règlent pas la situation où la Commune de Lausanne renonce à tout investissement pour un tel central ; à la rigueur de ces textes, il n'y a donc pas de base légale fondant un monopole pour l'exploitation par un organisme privé d'un central d'appel créé de toute pièce par ce dernier. Par ailleurs, il est douteux d'invoquer ici le droit

coutumier pour donner une portée différente à ce monopole, puisque le central en question (sous réserve des conséquences éventuelles de la cession de celui-ci à la recourante en date du 30 mai 2001, cession révoquée ensuite au mois de décembre) a toujours été propriété de la Commune de Lausanne, dès sa création en 1960. Cette approche revient à retenir que le RIT prévoit en quelque sorte un monopole de fait, lié non pas à la maîtrise du domaine public, mais à la détention d'un élément du patrimoine administratif, savoir les installations du central d'appel (sur la notion de monopole de fait, voir Pierre Moor, *Droit administratif* III 393 ss ; Claude Ruey, *Monopoles cantonaux et libertés économiques*, Lausanne 1988, p. 135 ss ; les deux auteurs se réfèrent par exemple au monopole que détiennent les Chemins de fer fédéraux s'agissant de l'exploitation de leurs wagons-restaurants). Cependant, l'on se trouve plutôt en présence d'un monopole de droit indirect, dans la mesure où des tiers, ici les chauffeurs de taxis détenteurs de permis de stationnement, ont l'obligation de recourir aux services du central d'appel (voir à propos de cette seconde notion, Pierre Moor, *op. cit.*, p. 394 ; Ruey, p. 123ss). Il reste que ce monopole (de droit) est indissolublement lié à la propriété de la Commune de Lausanne sur les installations du central des taxis de place ; en conséquence, dès l'instant où la Commune de Lausanne ne détient plus d'installation, ni n'envisage de procéder à des investissements pour les remplacer, ce monopole disparaît, faute d'objet sur lequel il peut s'exercer. Cette approche est d'ailleurs étayée par la rédaction de l'art. 69 al. 1 RIT ; en effet, l'octroi d'une compétence à la Municipalité de Lausanne par cette disposition ne s'explique que par la propriété communale sur les installations. De même, l'hypothèse d'une reprise de l'exploitation provisoire par la Direction de police de Lausanne, en cas d'abus ou de mauvaise gestion, ne paraît pas envisageable en présence d'installations propriété de tiers (art. 69 al. 2 RIT). Sur la base de cette interprétation historique (basée au surplus sur le texte même des art. 69 et 108 RIT notamment), le tribunal retient que le règlement précité ne contient de base légale expresse pour un monopole portant sur la centrale d'appel des taxis de place que dans la mesure où la Commune de Lausanne en est la propriétaire. Tel n'étant plus le cas en l'espèce, force est d'admettre le recours pour ce premier motif. c) A titre subsidiaire, le tribunal examinera toutefois le problème selon une autre approche. A la lettre de l'art. 69 al. 1 RIT (et en déniait toute portée à l'art. 108 al. 2 de ce même règlement), l'on pourrait en déduire l'existence d'un monopole – différent de celui décrit ci-dessus sous lettre b - portant sur la tâche elle-même consistant dans l'exploitation du central d'appel des taxis de place (mais la compétence à cet égard de la Municipalité de Lausanne apparaît dans cette approche clairement exorbitante). Il reste que l'introduction d'un tel monopole soulève diverses questions et suppose en outre réunies diverses conditions, qu'il convient maintenant de passer brièvement en revue. aa) Selon l'art. 27 de la Constitution fédérale (ci-après : Cst.), la liberté économique est garantie (al. 1). Il va de soi que la création d'un monopole par une collectivité publique constitue, non pas seulement une restriction, mais bien une dérogation à cette liberté. Or, selon l'art. 94 al. 4 Cst., les dérogations au principe de la liberté économique, en particulier les mesures menaçant la concurrence, ne sont admises que si elles sont prévues par la Constitution ou fondées sur les droits régaliens des cantons. Les régales cantonales (par exemple, la chasse, la pêche, le sel) ne sont pas en cause ici. Autrement dit, la disposition précitée paraît interdire aux cantons de prévoir de nouvelles dérogations à la liberté économique, autres que les monopoles historiques liés aux régales (René Rhinow, *Grundzüge des schweizerischen Verfassungsrechts*, no 2872 considère que la situation découlant des textes constitutionnels est confuse). D'autres auteurs paraissent considérer que, malgré cette nouvelle rédaction, les dispositions qui

précèdent ont reconduit les solutions qui prévalaient auparavant (dans ce sens Auer/Maliverni/Hottelier, Droit constitutionnel suisse II, 360 avec référence au Message du Conseil fédéral, FF 1997 I 301 ; v. aussi Stefan Vogel, Der Staat als Marktteilnehmer, Zürich 2000, 72s.). Cela implique alors que les cantons seraient autorisés à créer de nouveaux monopoles aux conditions posées par l'art. 36 Cst., relatives aux restrictions des droits fondamentaux ; cette disposition pose à cet égard les exigences usuelles de base légale, d'intérêt public et de proportionnalité. S'agissant de mesures aussi graves qu'un monopole, on doit sans doute exiger à tout le moins une base légale claire (Mahon, in Aubert/Mahon, Petit Commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, no 22b, ad art. 27 Cst.). On notera ici que la jurisprudence récente du Tribunal fédéral s'est pour l'heure peu attardée à la lettre de l'art. 94 al. 4 Cst., pour privilégier une interprétation historique de ces textes et admettre en conséquence que les cantons (voire les communes) ont la faculté de créer des monopoles aux mêmes conditions que par le passé (voir, à titre d'exemple, ATF 129 II 497, spéc. consid. 3.3.3 et 3.3.4). Le monopole ici en cause relève du droit communal (ou intercommunal). Les dispositions y relatives ont toutefois été approuvées par le Conseil d'Etat ; les compétences communales doivent être rattachées au pouvoir que détiennent les collectivités locales en matière de gestion du domaine public et de réglementation des services de taxis (art. 2 lit. c de la loi du 28 février 1956 sur les communes ; art. 8 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière). L'exploitation d'un central d'appel des taxis de place apparaît en effet comme un élément important, certes, mais accessoire dans le cadre de la gestion des autorisations d'usage accru, voire privatif du domaine public que constituent les permis de stationnement, ainsi que du trafic qui en découle. On pourrait donc admettre la compétence des communes à cet égard. bb) Selon la jurisprudence, déjà évoquée ci-dessus, la création de monopoles au plan cantonal (ou communal) suppose à tout le moins que soient respectées les conditions posées à l'art. 36 Cst., cité ci-dessus. aaa) La première exigence concerne la base légale. Celle-ci, dont on a vu qu'elle devait être claire (outre Aubert/Mahon, précité, voir également ATF 129 II ibidem), doit contenir, outre la description de la tâche, la délimitation du périmètre couvert par le monopole. Or, le texte de l'art. 69 al. 1 RIT ne permet nullement de conclure à l'existence d'un monopole de service public. Sans doute, la centrale téléphonique et radio doit-elle assurer la liaison avec les exploitants de taxis A et leur distribuer les courses. Ces derniers doivent de leur côté disposer des installations leur permettant de rester en liaison avec la centrale ; le principe est par ailleurs posé que le conducteur contacté par la centrale n'a le droit de refuser la course qui lui est proposée que pour des raisons valables (art. 49 al. 1 RIT) ; cette disposition fonde une obligation des exploitants de taxis qui s'apparente à celles d'un service public. Pour des raisons pratiques, elle ne trouve à s'appliquer concrètement qu'à ceux qui sont raccordés à la centrale des taxis de place. Avec l'existence d'une seconde centrale, puis du fait de l'admission par les autorités compétentes d'exploitants de taxis « travaillant en libre », les contours de l'obligation découlant de l'art. 49 RIT se sont faits imprécis et plus difficilement contrôlables. Quoiqu'il en soit, il apparaît au tribunal que la densité normative que présente le RIT est insuffisante pour fonder un monopole de service public en relation avec la centrale d'appel des taxis de place. Ne sont en effet pas réglés les aspects classiques d'un service public, telle l'obligation d'exploiter (en audience, sans doute, on a évoqué le fait que l'exploitation de la centrale 24 heures sur 24 était une exigence qui allait de soi, qui relevait de la coutume), ni très clairement l'obligation de contracter (soit l'obligation pour la centrale de conclure des contrats d'abonnement avec tous les exploitants qui le souhaitent) ou encore l'obligation

d'adapter le service public (voir à ce sujet, entre autres, Michel Hanhardt, *La concession de service public, étude de droit fédéral et de droit vaudois*, Lausanne 1977, p. 96 à 120 ; v. également, au plan fédéral, le rapport du Conseil fédéral intitulé « Le service public dans le domaine des infrastructures », in FF 2004, 4309ss). Fait défaut également la réglementation de la surveillance de la bonne exécution de la tâche publique par le délégataire ; or, la collectivité ne saurait confier à un tiers l'exécution d'une tâche qui lui est propre sans s'assurer de moyens de contrôle étendus sur le respect des intérêts publics en jeu (Moor, op. cit. III 132s. ; Hanhardt, op. cit., p. 134 ss ; Uebersax, *Privatisierung der Verwaltung*, ZBl 2001, 393ss, spéc. p. 405ss et 411 ; les deux premiers auteurs relèvent cependant que la surveillance ne nécessite pas de base légale formelle). bbb) En revanche, le tribunal estime par ailleurs que la création d'un monopole, pour l'exploitation de la centrale ici en cause, répondrait à un intérêt public suffisant. En particulier, il aurait pour avantage d'éviter des trajets inutiles (on cite ici l'exemple d'un client appelant les deux centrales). Il serait également conforme au principe de la proportionnalité ; en particulier, l'existence d'une centrale unique faciliterait l'accès du client au service de taxis et permettrait, dans une plus large mesure qu'actuellement, que les commandes soient honorées. L'autorité n'excéderait sans doute pas son pouvoir d'appréciation en choisissant une telle solution, même si d'autres collectivités (tel le canton de Genève où existent cinq centrales) connaissent des solutions différentes. ccc) Il reste que le RIT n'offre en l'état pas de base légale suffisante pour un tel monopole de service public, ce qui constitue un deuxième motif d'admission du recours. 6. On examinera encore par surabondance - sur la base des textes en vigueur - le bien-fondé de la révocation de la délégation accordée à la recourante et son octroi à la société intimée. a) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATF 125 I 209 précité ; antérieur à l'accord avec l'Union européenne sur les marchés publics), l'octroi de concessions ne relève pas de la législation relative aux marchés publics. Il en va de même de la délégation de tâches publiques ou de la conclusion de contrats de droit administratif (dans ce sens, TA VD, RDAF 2000 I 123 ; pour un état de la question, voir Denis Esseiva, DC 2004, 164 s. qui cite notamment l'opinion contraire de la Commission fédérale de recours en matière de marchés publics ; la solution serait également différente en droit européen ; v. encore Daniel Kunz, *Verfahren und Rechtsschutz beider Vergabe von Konzessionen*, Berne 2004). Cela étant, l'autorité dispose d'un très large pouvoir d'appréciation tant pour définir la procédure de choix que pour le choix lui-même du concessionnaire ou du délégataire. S'agissant de la procédure, l'autorité a bien sûr la faculté de s'inspirer du régime des marchés publics, mais elle n'en a pas l'obligation. Quant au choix lui-même, il doit bien évidemment reposer sur des éléments objectifs. Pour sa part, l'autorité de recours doit limiter son contrôle au grief de l'arbitraire (sur ces points, v. ATF 125 I précité, spéc. p. 225 s.). b) Ceci rappelé, il apparaît que la révocation de la délégation accordée à la Coopérative recourante résiste à l'examen. En effet, l'une et l'autre des parties était consciente du fait que le régime mis en place par la convention de 1973 allait prendre fin ; c'est ainsi que la recourante a pris contact à plusieurs reprises avec l'autorité intimée en vue de la mise en place d'un nouveau système, de sorte qu'elle a pu faire valoir son droit d'être entendue dans ce cadre. Par ailleurs, les délais fixés par la convention ont été respectés, de sorte que la révocation apparaît comme pleinement régulière. c) L'autorité intimée a procédé, de manière très peu formaliste, à un appel d'offres ; plus exactement, après avoir reçu le dossier de la société intimée, elle s'est adressée aux autres exploitants de taxis pour savoir s'il existait d'autres propositions. Elle a ensuite lancé des négociations, qui ont abouti à un échec de la conciliation entre les deux

principaux concurrents et elle a alors relancé la procédure d'appel d'offres. On remarque ici que la société intimée a complété son dossier après l'échéance du délai fixé, soit en date du 13 mai 2002 (courrier de l'avocat Théraulaz), alors que le délai fixé venait à échéance le 10 mai déjà. Elle ne s'en est pas trouvée pénalisée, puisque, quelques jours plus tard, la municipalité lui a attribué la charge d'exploiter le central d'appel. La décision en question a écarté les deux dossiers concurrents, dont celui de la recourante, notamment au vu de la fragilité (financière) de cette dernière. S'agissant de la motivation du choix de l'intimée comme délégataire pour l'exploitation de la centrale, la note à la municipalité, datée du 14 mai 2002, fournit un certain nombre d'explications ; on y lit notamment ceci : « Des trois repreneurs potentiels, il apparaît que, tant le conseil d'administration de la Coopérative que M. Besson s'accrochent envers et contre tout au statu quo, quand bien même il a été très largement admis que la gestion du central d'appel des taxis de place, sous sa forme actuelle, n'est plus viable [...]. Bien que le président du Tribunal d'arrondissement de Lausanne ait pris acte, le 25 avril 2002, du retrait de la requête relative à l'avis de surendettement de la Coopérative, il n'en demeure pas moins que l'avenir de la société est source des plus vives inquiétudes [...]. » Dans ce contexte incertain et très tendu, il apparaît qu'Intertaxis SA serait, en l'état, la mieux à même d'offrir les garanties nécessaires à l'exploitation du futur central d'appel, tant du point de vue du renouvellement des installations, en particulier sur le plan technique, que sous l'angle du maintien de la qualité du service au public. En effet, le personnel des compagnies de taxis assure la permanence du service et effectue en grande partie les courses des TL et des écoles. Dans ce sens, outre le fait qu'elle est aussi impliquée dans un projet de convention la liant aux TL et à la Ville en vue de l'étude d'une centrale de mobilité, la société Intertaxis SA pourrait compter, actuellement sur 130 véhicules, ainsi que 250 exploitants et/ou chauffeurs, parmi lesquels se trouvent les quelques 230 conducteurs au service des entreprises de taxis, alors que, pour sa part, la coopérative ne disposerait, pour l'heure, que de 99 véhicules et 130 exploitants et/ou chauffeurs. Au demeurant, le projet d'Intertaxis SA est beaucoup plus élaboré que celui présenté en dernière minute par la Coopérative (cf. pièces annexées) ». La même note suggère encore de consigner, dans un accord écrit, les modalités de l'exploitation de la centrale, afin que celle-ci réponde aux exigences du RIT. Dans la phase ultérieure de réexamen, qui s'est déroulée au printemps 2004, l'intimée a produit de nouveaux statuts, ainsi qu'un contrat d'abonnement, assurant l'absence de discrimination entre les exploitants actionnaires ou non actionnaires de cette société. Par ailleurs, il est apparu que la situation financière de l'intimée s'était détériorée, ses représentants admettant d'ailleurs en audience qu'elle réalise actuellement des pertes. aa) S'agissant tout d'abord de la procédure suivie en l'occurrence, force est de constater qu'elle n'était pas véritablement de nature à assurer l'égalité de traitement entre les différents postulants. Cela apparaît d'abord dans la circulaire du 4 mars 2002 où l'autorité intimée annonce en premier lieu, avant que la société intimée ne soit inscrite au registre du commerce, qu'elle a été saisie d'un projet de nouvelle centrale d'appel élaboré par celle-ci et elle invitait les exploitants de taxis à lui indiquer s'ils étaient prêts à y adhérer. Ce n'est qu'incidemment (voir l'avant-dernier paragraphe de cette lettre), qu'elle suggère aux personnes qui envisageraient un projet de regroupement au sein d'une autre structure, à même d'exploiter un central d'appel, de l'en informer sans délai. Il va de soi que, dans une telle démarche, le projet développé par la société intimée bénéficiait d'un avantage temporel et concurrentiel évident (on laissera ici de côté par ailleurs les questions soulevées par la lettre de l'autorité intimée du 3 mai 2002, fixant un délai au 10 mai suivant aux différents concurrents pour compléter leurs dossiers, délai que la société intimée n'a pas

respecté). bb) Quoi qu'il en soit, la note à la municipalité, citée ci-dessus, paraît confirmer qu'il n'y a pas eu une véritable analyse du dossier présenté par la Coopérative, celui-ci étant apparemment écarté d'entrée de cause (cela apparemment en raison des difficultés rencontrées par la Coopérative dès fin 2001). Au surplus, la décision met en avant la question de la solidité financière des deux concurrents et souligne que la société intimée l'emporte sur ce terrain. Or, cette analyse n'apparaît pas convaincante, dans la mesure tout d'abord où les difficultés financières de la Coopérative s'expliquent très largement, dans la période en cause, par le départ abrupt des compagnies, qui ont quitté la Coopérative à ce moment là pour créer la société intimée (voir d'ailleurs à ce sujet la pièce 309 produite par la société intimée, qui donne quelques explications des circonstances de cette scission). Par ailleurs, au moment de la décision du 16 mai 2002, Intertaxis SA ne se trouvait pas encore en exploitation ; deux ans plus tard en revanche, soit au printemps 2004, sa situation financière s'était nettement péjorée, sans que cela n'influe en quoi que ce soit sur la décision du 7 mai 2004, prise après nouvel examen. Ainsi, ce critère n'apparaît en rien déterminant pour le choix du délégataire (son application a d'ailleurs pu être discriminatoire entre les concurrents). La note à la municipalité du 14 mai 2002 fait état également du fait qu'Intertaxis SA, de par le nombre de chauffeurs affiliés, serait mieux à même d'assurer les commandes des clients. L'argument ne paraît pas non plus emporter la conviction, dès l'instant où il s'agissait de la création d'un central unique, auquel tous les chauffeurs de taxis A seraient raccordés, soit en qualité de membres ou d'actionnaires, soit en qualité de simples abonnés. Par ailleurs, la même note fait état de synergies avec les TL et évoque le projet de centrale de mobilité. S'agissant tout d'abord des transports assurés en faveur des TL, la société intimée, dans sa lettre du 13 mai 2002, s'engageait certes à reprendre les contrats précédemment conclus avec la Coopérative ; mais ceux-ci ne lui étaient toutefois pas assurés. Aussi bien, ce n'est qu'à fin 2002 que les prestations en question ont fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres régie par la législation sur les marchés publics. C'est dire que l'argument relatif aux synergies avec les TL était fragile, pour ne pas dire hypothétique à la date de la première décision ; il l'était moins au moment de la décision du 7 mai 2004, puisque ce marché a été attribué dans l'intervalle à Intertaxis SA, mais cette dernière n'évoque pas cet aspect. La même question se pose d'ailleurs en relation avec d'autres prestations de transport, qui ont également été mises en soumission après mai 2002. Il reste que ces prestations ne présentent pas le caractère d'un service public, mais plutôt celui d'un achat, par exemple par les TL, auprès de l'entreprise adjudicataire, ici la société intimée (c'est précisément la définition du marché public). Quant au projet de centrale de mobilité, selon les déclarations recueillies du témoin Henchoz en audience, il paraît aujourd'hui en sommeil. cc) Il ressort de ce rapide survol que le choix de l'intimée comme concessionnaire ne paraît pas fondé sur des motifs objectifs, ce d'autant qu'il a été retenu en violation de l'art. 43 des prescriptions d'application du RIT. dd) La décision attaquée, telle que modifiée en 2004, pêche encore par l'absence de toute précision quant au régime de surveillance de la bonne exécution de la tâche déléguée (de telles mesures de contrôle sont indispensables : Moor, op. cit. III 132s, Hanhardt, op. cit., p. 134ss). Sans doute, les autorités intimées annoncent-elles la rédaction d'une convention avec l'intimée, affirmant ne pas être en mesure, dans la situation de conflit actuel, d'exercer leur contrôle. Là encore, cette réponse paraît un peu courte, dès lors que la surveillance aurait aussi bien pu être exercée sur les deux entreprises concurrentes, le régime d'effet suspensif ayant prévalu jusque là n'ayant pas d'effet paralysant sur ce terrain. d) En définitive, le tribunal ne saurait confirmer le bien-fondé de l'octroi de la délégation à la société intimée, ce qui constitue un troisième

motif d'admission du recours. 7. Il découle des considérations qui précèdent que les recours doivent être admis, dans la mesure où ils sont recevables. La Commune de Lausanne, ainsi qu'Intertaxis SA, qui succombent, supporteront les frais d'arrêt ; elles verseront également des dépens à la coopérative recourante, qui l'emporte avec le concours de mandataires professionnels (art. 55 LJPA ; à noter que le montant relativement élevé des dépens est lié à la complexité de la procédure et non au fait que la recourante s'était entourée de deux avocats ; la part de la commune aux dépens, plus élevée, s'explique par son rôle prépondérant dans les décisions ici en cause).

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