



La référence du droit en ligne



La légalité de la création du service  
Autolib' : de l'intérêt public au respect du  
droit de la concurrence (CAA Paris,  
03/07/2012, Synd. professionnel des taxis  
de Paris)

# Table des matières

---

Table des matières .....	2
Introduction.....	3
I – 1° impératif : l’existence d’un intérêt public .....	4
A – Une condition fondamentale en cas de prise en charge d’une activité économique .....	4
1 – Hier : une condition non suffisante .....	4
2 – Aujourd’hui : une condition suffisante .....	4
B – L’affaire Autolib’ : l’existence d’un double intérêt public .....	6
1 – Un intérêt public tenant à la protection de l’environnement .....	6
2 – Un intérêt public lié aux difficultés de la circulation automobile dans la région parisienne ....	6
II – 2° impératif : le respect du droit de la concurrence.....	7
A – Les contours du libre jeu de la concurrence .....	7
1 – La question de la commande publique .....	7
2 – Le droit de la concurrence stricto sensu.....	7
B – L’affaire Autolib’ ou l’absence d’atteinte au libre jeu de la concurrence .....	9
1 – L’offre Autolib’ se situe sur un marché différent .....	9
2 – L’absence d’atteinte au libre jeu de la concurrence .....	9
CAA Paris, 03/07/2012, Syndicat professionnel des taxis de Paris .....	10

# Introduction

---

L'intervention des personnes publiques dans le domaine économique constitue une question centrale en droit administratif, question qui a toujours été appréciée au regard des théories économiques dominantes du moment ainsi que de celles relatives au rôle de l'Etat. C'est ainsi que du refus quasiment total au début du XX<sup>e</sup> siècle, le juge administratif s'est progressivement orienté vers une admission sous conditions de telles interventions. L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Paris constitue, alors, une illustration de ce que sont les règles applicables en la matière de nos jours.

Dans cette affaire, le préfet de Paris a, par une décision du 9 Juillet 2009, autorisé la création d'un syndicat mixte entre les collectivités et établissements du territoire parisien ayant pour objet la création d'un service de véhicules automobiles électriques en libre-service dénommé Autolib'. Inquiets des conséquences de cette nouvelle offre de transport sur leur activité, la Chambre syndicale des loueurs de voitures automobiles et le Syndicat des taxis de région parisienne ont demandé au préfet d'abroger cette décision au motif que la création de ce service porterait une atteinte illégale au libre jeu de la concurrence. Le 14 Avril 2010, le préfet de Paris a rejeté cette requête. Les intéressés ont, alors, demandé au Tribunal administratif de Paris d'annuler cette dernière décision. Mais, le 18 Février 2011, les juges de première instance ont rejeté cette demande. Les deux syndicats ont donc saisi la Cour administrative d'appel de Paris. Mais, cette dernière a, le 3 Juillet 2012, jugé légale la création du service Autolib'.

Cette solution apparait comme la résultante d'une longue, et constamment discutée, évolution jurisprudentielle qui a rythmé l'histoire du droit administratif. Concrètement, les interventions des personnes publiques dans le domaine économique sont, de nos jours, légales si elles sont justifiées par un intérêt public et si elles respectent tant la liberté du commerce et de l'industrie que le droit de la concurrence. La première condition a longtemps été couplée à l'existence d'une carence de l'initiative privée. Mais, cette dernière donnée n'est plus, depuis 2007, prépondérante, et ne conserve, tout au plus, qu'un rôle de révélateur, parmi d'autres facteurs, d'un intérêt public. Cette évolution vers plus de souplesse dans l'admission des interventions publiques en matière économique s'est faite parallèlement à la prise en compte, à coté de la liberté du commerce et de l'industrie, d'une nouvelle donnée : le droit de la concurrence. Il s'agit, alors, par là, d'assurer une certaine égalité entre les personnes publiques et les acteurs privés en empêchant les premières d'abuser de la position particulière qui est la leur.

Deux conditions sont donc examinées, en l'espèce, pour apprécier la légalité de la création du service Autolib' : l'existence d'un intérêt public (I) et le respect du droit de la concurrence (II).

# I – 1° impératif : l'existence d'un intérêt public

---

L'existence d'un intérêt public est une condition ancienne lorsqu'il s'agit d'apprécier la légalité des interventions économiques des personnes publiques (A). En l'espèce, le Conseil d'Etat reconnaît un double intérêt public justifiant la création du service Autolib' (B).

## A – Une condition fondamentale en cas de prise en charge d'une activité économique

La jurisprudence sur les interventions économiques des personnes publiques est allée vers toujours plus d'assouplissement. Figé initialement dans un refus catégorique de telles interventions, le juge administratif les a progressivement admises sous la double condition de l'existence d'un intérêt public et de circonstances particulières de temps et de lieu, principalement une carence de l'initiative privée (1). Par la suite, le juge administratif n'a plus exigé que la présence d'un intérêt public (2). C'est de cette dernière position que fait application la Cour administrative d'appel de Paris.

### 1 – Hier : une condition non suffisante

A l'origine, le principe de la liberté du commerce et de l'industrie faisait, sauf exceptions très rares, obstacle à toute intervention publique dans le domaine économique : c'est, ainsi que dans son arrêt Casanova du 29 mars 1901, le Conseil d'Etat n'admit de telles interventions qu'en cas de « circonstances exceptionnelles ». Cette position était justifiée par l'importance, à l'époque, des thèses libérales qui voyaient d'un mauvais œil l'intervention de personnes publiques dans la sphère économique. Pourtant, au fur et à mesure qu'évoluaient les thèses relatives au rôle des personnes publiques, cette jurisprudence connut de multiples assouplissements. Le premier assouplissement intervint en 1930 à l'occasion d'un arrêt resté célèbre et qui concernait l'application des décrets-lois des 5 novembre et 28 décembre 1926 autorisant les communes à exploiter directement des services d'intérêt général à caractère industriel et commercial. Ainsi, le 30 mai 1930, le Conseil d'Etat, réuni en section, avec l'arrêt Chambre syndicale du commerce en détail de Nevers, décida que l'intervention des personnes publiques dans la sphère économique n'était légale « que si, en raison de circonstances particulières de temps et de lieu, un intérêt public » les justifiait, ces deux conditions étant remplies en cas de carence de l'initiative privée et d'existence d'un besoin local. Ce faisant, la Haute juridiction substituait à la notion de circonstances exceptionnelles celle, moins exigeante, de circonstances particulières de temps et de lieu. Par la suite, cette jurisprudence fut sans cesse assouplie, pour aboutir à l'abandon du caractère prépondérant de l'existence d'une carence de l'initiative privée.

### 2 – Aujourd'hui : une condition suffisante

C'est avec l'arrêt *Ordre des avocats au barreau de Paris* (CE, 31/05/2006) que le Conseil d'Etat est venu renouveler sa jurisprudence sur les interventions économiques des personnes publiques au travers d'un considérant de principe repris dans l'arrêt commenté. Ainsi, cet arrêt distingue les activités nécessaires à la réalisation des missions de service public et les activités économiques. Ces dernières activités ne peuvent être prises en charge par une personne publique que dans le respect de la liberté du commerce et de l'industrie et du droit de la concurrence. Par

ailleurs, la personne publique doit justifier d'un intérêt public, agir dans la limite de ses compétences et ne doit pas user de sa position pour fausser le libre jeu de la concurrence.

Si l'on revient à la condition d'un intérêt public, le Conseil d'Etat a précisé que celui-ci peut, notamment, résulter de la carence de l'initiative privée. En posant un tel postulat, le Conseil d'Etat signifiait, par là, que la condition tenant à la carence de l'initiative privée n'était plus un critère prépondérant, seul un motif d'intérêt public étant, alors, nécessaire pour justifier une telle intervention économique. En revanche, cette carence du secteur privé peut aider à matérialiser l'existence d'un intérêt public, comme c'est d'ailleurs le cas en l'espèce, avec l'objectif de diversification de l'offre de transports. Un second intérêt public peut même être relevé.

## B – L’affaire Autolib’ : l’existence d’un double intérêt public

Dans cette affaire, le Conseil d’Etat reconnaît un double intérêt public : l’un tient à la protection de l’environnement (1), l’autre à la nécessité de remédier aux difficultés de circulation dans la région parisienne (2).

### 1 – Un intérêt public tenant à la protection de l’environnement

Les requérants soutenaient que les bénéfices environnementaux liés à ce service d’auto-partage n’étaient pas établis du fait de la pollution indirecte induite par l’utilisation de véhicules électriques : sont, ainsi, ici visés la production nucléaire de l’électricité nécessaire au fonctionnement des voitures et le problème de recyclage des batteries de ces dernières. Mais, pour le Conseil d’Etat, d’une part ces arguments ne sont pas suffisamment étayés, et d’autre part, l’état actuel des connaissances scientifiques fait des voitures électriques un outil essentiel de la protection de l’environnement. Et, le juge administratif rajoute que les bénéfices environnementaux attendus découlent aussi du fait que ce système d’auto-partage est de nature à diminuer le nombre de voitures en circulation dans la région parisienne. La poursuite de tels objectifs est, par ailleurs, conforme aux missions dévolues aux collectivités locales puisque l’article L 1111-2 du Code général des collectivités territoriales confie à ces derniers un rôle essentiel dans la protection de l’environnement et la lutte contre l’effet de serre. Un autre intérêt public est aussi relevé.

### 2 – Un intérêt public lié aux difficultés de la circulation automobile dans la région parisienne

Les requérants considèrent, fidèlement à la jurisprudence Chambre syndicale du commerce en détail de Nevers, qu’aucune insuffisance de l’offre privée ne justifie la création de ce service d’auto-partage dans la mesure où il existe déjà diverses offres privées de mise à disposition de véhicules. Ceux-ci font donc de la carence de l’initiative privée une condition de l’intervention économique d’une personne publique. Mais, on l’a vu, cette donnée n’est plus une condition d’une telle intervention, mais constitue, dorénavant, un simple révélateur, parmi d’autres, de l’existence d’un intérêt public. Le juge administratif considère, alors, en l’espèce, que l’offre privée ne répond pas quantitativement et qualitativement aux objectifs d’amélioration de l’offre de transports. Dès lors, le fait de proposer un service d’auto-partage est de nature à diversifier l’offre de transports et à contribuer à diminuer les inconvénients liés à l’accroissement de la circulation automobile dans la région parisienne. Par ailleurs, le Conseil d’Etat rejette l’argument selon lequel la création du service Autolib’ diminuerait le nombre de places de stationnement réservées aux taxis, ce qui reviendrait, ainsi, à rendre plus difficile l’usage de ce type de transports, limitant ainsi les effets bénéfiques en matière de circulation du service d’auto-partage. Mais, en plus de n’être pas démontrés, l’on peut considérer ces arguments infondés dans la mesure où l’usage d’Autolib’ est de nature à diminuer l’usage des véhicules privés et donc le recours pour les particuliers à des places de stationnement, libérant, alors, autant de places pour les taxis.

Au terme de ce propos, l’on constate que la Cour administrative d’appel de Paris a reconnu l’existence de deux intérêts publics. Mais, pour que la création du service Autolib’ soit légale, encore faut-il que cette intervention ne fausse pas le libre jeu de la concurrence.

# II – 2° impératif : le respect du droit de la concurrence

---

S'il est prévu par le Conseil d'Etat que les interventions publiques dans le domaine économique doivent respecter tant la liberté du commerce et de l'industrie que le droit de la concurrence, seul ce second impératif est analysé ici. Dès lors, après avoir cerné les contours des ces nouvelles bornes aux interventions publiques (A), il faudra démontrer en quoi, en l'espèce, il n'y a pas d'atteinte au libre jeu de la concurrence (B).

## A – Les contours du libre jeu de la concurrence

L'idée générale est que l'intervention de la personne publique dans une activité économique ne doit pas « se réaliser suivant des modalités telles qu'en raison de la situation particulière dans laquelle se trouverait cette personne publique par rapport aux autres opérateurs agissant sur le même marché, elle fausserait le libre jeu de la concurrence sur celui-ci ». En d'autres termes, la personne publique ne doit pas utiliser les prérogatives qu'elle tient de sa position particulière pour fausser le libre jeu de la concurrence. Ce principe recouvre deux questions : celle de la commande publique (1) et celle du droit de la concurrence stricto sensu (2).

### 1 – La question de la commande publique

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le Conseil d'Etat a déjà jugé que rien ne s'oppose en principe à ce qu'une personne publique se porte candidate à l'attribution d'un marché public (CE, 8/11/2000, So. J-L B Consultants). Peuvent être concernés des établissements industriels et commerciaux, mais aussi administratifs, l'Etat tout comme les collectivités locales. Une fois posé ce principe, plusieurs précisions doivent être faites. En premier lieu, la personne publique doit respecter les mêmes procédures que celles applicables aux opérateurs privés. Surtout, et en deuxième lieu, la personne publique ne doit pas utiliser sa position particulière pour fausser la concurrence : qu'il s'agisse de ses prérogatives ou des avantages fiscaux ou sociaux dont elle dispose. Cela implique les personnes publiques candidates doivent acquitter des impôts, pratiquer des prix fixés dans les mêmes conditions que les entreprises privées (sans prise en compte d'avantages particuliers ou autres subventions). L'ensemble de ces considérations est apprécié in concreto par le juge administratif. Il résulte de tout cela, confirmé par la jurisprudence communautaire, que ce qui compte ce n'est pas tant la nature publique ou privée de l'opérateur, mais bien le comportement de marché de ce dernier. Les mêmes remarques peuvent être faites s'agissant du second point.

### 2 – Le droit de la concurrence stricto sensu

De façon générale, la personne publique qui intervient, à un titre ou à un autre, dans un secteur économique doit respecter les règles du droit de la concurrence et ne pas fausser le libre jeu de celle-ci. En d'autres termes, elle doit respecter les règles contenues dans l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 codifiées au Code de commerce, règles qui s'imposent même aux contrats de concession des services publics (jurisprudence Million et Marais). Cette obligation va si loin que la prise en compte du droit de la concurrence s'impose même à l'autorité de police administrative, dès lors que celle-ci peut être en mesure d'affecter des activités marchandes. Pour résumer, toute personne publique détenant des pouvoirs dont l'exercice pourrait affecter des activités de production, de distribution ou de service doit respecter le droit de la concurrence. Précisons, enfin, du point de vue de la compétence, que le juge administratif s'estime compétent pour censurer les

pratiques contraires au droit de la concurrence dès lors qu'elles ne sont pas détachables de l'appréciation de la légalité d'un acte administratif.

Qu'en est-il en l'espèce ?

## B – L’affaire Autolib’ ou l’absence d’atteinte au libre jeu de la concurrence

La Cour administrative d’appel de Paris écarte d’abord l’argument selon lequel le service d’auto-partage se situerait sur le même marché que celui des taxis (1), puis écarte l’existence d’une atteinte au libre jeu de la concurrence (2).

### 1 – L’offre Autolib’ se situe sur un marché différent

Les requérants considéraient que le service proposé par Autolib’ porte atteinte au libre jeu de la concurrence dans la mesure où il se situe sur le même marché que celui des taxis, à savoir le marché de transport individuel de passagers. Mais, pour qu’il y ait identité de marché, il faut que les services soient substituables entre eux. C’était le cas, selon les requérants, au regard de la similitude de la finalité des deux offres. Cependant, le Cour administrative d’appel de Paris apprécie différemment l’identité de marché : plus précisément, elle se base sur les modalités d’exécution des prestations. Ainsi, l’exploitation de taxis implique la mise à disposition d’un chauffeur pour un trajet librement choisi et une facturation à la durée. A l’inverse, le service Autolib’ offre l’accès à un véhicule sans conducteur. Par ailleurs, le fait que les voitures soient électriques et qu’elles nécessitent l’usage de bornes de rechargement en nombre limité implique des trajets limités et contraints géographiquement. Par ailleurs, les modalités de commercialisation de la prestation sont elles aussi différentes. Pour toutes ces raisons, les juges considèrent que le service Autolib’ répond à une logique de marché différente de celle des taxis. Les autres arguments liés aux règles sur la concurrence sont aussi écartés.

### 2 – L’absence d’atteinte au libre jeu de la concurrence

Deux séries d’arguments étaient invoqués par les requérants. En premier lieu, ceux-ci considéraient que la création du service Autolib’ aurait des conséquences sur l’activité des taxis. En effet, d’une part, cette création va limiter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis, et d’autre part les taxis ne pourront concurrencer le niveau tarifaire de ce nouveau service. Pour les juges de Paris, le premier argument ne tient pas dans la mesure où, comme cela a déjà été dit, l’usage d’Autolib’ est de nature à diminuer l’usage des véhicules privés et donc le recours pour les particuliers à des places de stationnement, ce qui laissera autant de places aux taxis. Par ailleurs, aucun élément précis ne démontre que l’implantation d’Autolib’ va supprimer des places de taxis. S’agissant du second argument, les tarifs du service Autolib’ n’étant pas connus à la date de la décision attaquée, il ne peut être retenu, ceci d’autant plus que les deux offres de transport n’opèrent pas sur le même marché.

En second lieu, le gérant du service Autolib’ bénéficiera de prêts et de subventions, ce qui lui offre une sécurité financière incompatible avec le libre jeu de la concurrence. Mais, là encore, la Cour de Paris rejette cet argument dans la mesure où la convention signée entre la collectivité publique et l’attributaire et prévoyant ces différentes aides a été signée postérieurement à la décision attaquée. Toutefois, si l’on met à part cet argument de forme, l’on peut considérer que des aides publiques à des services publics industriels et commerciaux sont de toute façon possibles dans certaines hypothèses, notamment lorsque les exigences du service public conduisent la collectivité à imposer des contraintes particulières de fonctionnement. De plus, comme le relève le rapporteur public, si des aides peuvent, en l’espèce, être accordées, l’exploitant assumera, néanmoins, seul l’ensemble des risques d’exploitation tant que les pertes ne dépasseront pas le seuil de 60 000€. Dès lors, il n’y a pas de sécurité financière pour l’exploitant de nature à porter atteinte au libre jeu de la concurrence.

# CAA Paris, 03/07/2012, Syndicat professionnel des taxis de Paris

---

Vu la requête, enregistrée le 5 mai 2011, présentée pour la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE, dont les sièges sont situés 22-28 rue Henri Barbusse à Clichy (92110), par la SCP Fabiani-Luc-Thaler ; la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES (CSLVA) et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE (SCR) demandent à la Cour :

1°) d'annuler le jugement n° 1011822/6-1 du 18 février 2011 par lequel le Tribunal administratif de Paris a rejeté leur demande tendant à l'annulation de la décision du 14 avril 2010 par laquelle le préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, a refusé d'abroger son arrêté du 9 juillet 2009 autorisant la création du syndicat mixte Autolib' ;

2°) d'annuler ladite décision ;

3°) d'enjoindre au préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, d'abroger l'arrêté du 9 juillet 2009 ;

Considérant que, par un arrêté en date du 9 juillet 2009, le préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France a autorisé la création d'un syndicat mixte ouvert entre les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale ayant pour objet l'étude, la réalisation et l'exploitation d'un service de véhicules automobiles en libre service dénommé " Autolib' ", et approuvé les statuts de cet établissement public ; que, par une lettre du 10 février 2010, la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE ont demandé au préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France d'abroger cet arrêté en faisant valoir que les conditions d'une intervention publique n'étaient pas satisfaites et que la création du service Autolib' porterait une atteinte illégale au libre jeu de la concurrence ; que, par décision date du 14 avril 2010, le préfet de Paris a rejeté cette demande, refusant d'abroger son arrêté du 9 juillet 2009 ; que les organisations requérantes demandent à la Cour d'annuler le jugement en date du 18 février 2011 par lequel le Tribunal administratif de Paris a rejeté leur demande tendant à l'annulation de la décision du 14 avril 2010 ;

Sur les conclusions à fin d'annulation et sans qu'il soit besoin de statuer sur leur recevabilité :

Considérant que les personnes publiques sont chargées d'assurer les activités nécessaires à la réalisation des missions de service public dont elles sont investies et bénéficient à cette fin de prérogatives de puissance publique ; qu'en outre, si elles entendent, indépendamment de ces missions, prendre en charge une activité économique, elles ne peuvent légalement le faire que dans le respect tant de la liberté du commerce et de l'industrie que du droit de la concurrence ; qu'à cet égard, pour intervenir sur un marché, elles doivent, non seulement agir dans la limite de leurs

compétences, mais également justifier d'un intérêt public, lequel peut résulter notamment de la carence de l'initiative privée ; qu'une fois admise dans son principe, une telle intervention ne doit pas se réaliser suivant des modalités telles qu'en raison de la situation particulière dans laquelle se trouverait cette personne publique par rapport aux autres opérateurs agissant sur le même marché, elle fausserait le libre jeu de la concurrence sur celui-ci ;

En ce qui concerne l'intérêt public en cause :

Considérant que le service dénommé Autolib', dont la mise en place et l'exploitation sont assurées par un syndicat mixte associant des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale, a pour objet de compléter l'offre de transports à Paris et dans certaines communes avoisinantes, en proposant à la location en libre service 3 000 véhicules automobiles à motorisation électrique, déployés sur environ 1 000 stations ;

Considérant, en premier lieu, qu'aux termes de l'article L. 1111-2 du code général des collectivités territoriales : " Les communes, les départements et les régions règlent par leurs délibérations les affaires de leur compétence. Ils concourent avec l'Etat à l'administration et à l'aménagement du territoire, au développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique, ainsi qu'à la protection de l'environnement, à la lutte contre l'effet de serre par la maîtrise et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et à l'amélioration du cadre de vie " ; que la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE soutiennent que c'est à tort que les premiers juges ont considéré que la création d'un service d'auto-partage était justifiée par un intérêt public, alors que l'intérêt environnemental retenu ne se vérifie pas, et que les considérations liées à l'accroissement de la circulation automobile sont à elles seules insuffisantes pour caractériser l'existence d'un tel intérêt ; que, toutefois, si les organisations requérantes font état de la pollution indirecte induite par l'utilisation de véhicules électriques, liée à la production nucléaire de l'électricité nécessaire à leur fonctionnement et aux problèmes de recyclage des batteries de ces véhicules, ces considérations demeurent insuffisamment étayées, alors que l'usage de véhicules électriques est, en l'état actuel des recherches scientifiques, très majoritairement considéré comme participant de la protection de l'environnement ; qu'au surplus, les bénéfices environnementaux attendus d'Autolib', outre la mise en service de véhicules électriques, découlent également du système d'auto-partage, destiné à diminuer le nombre de véhicules privatifs en région parisienne ; qu'ainsi, c'est à bon droit, et par une motivation suffisante, que le tribunal, qui n'était pas tenu de se prononcer sur l'ensemble des éléments d'argumentation développés devant lui, a retenu les bénéfices environnementaux attendus d'Autolib' et conclut sur ce point à l'existence d'un intérêt public ;

Considérant, en second lieu, que la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE soutiennent que, s'agissant des difficultés résultant de l'accroissement de la circulation automobile en zone urbaine, la création d'Autolib' se révèle porteuse de plus d'inconvénients que d'avantages, alors qu'une offre privée de mise à disposition de véhicules existe déjà, tels les systèmes Caisse commune ou Connect by Hertz ; que, toutefois, si un intérêt public peut résulter de la carence ou de l'insuffisance de l'initiative des entreprises détenues majoritairement ou exclusivement par des personnes privées, une telle carence ou une telle insuffisance ne saurait être regardée comme une condition nécessaire de l'intervention d'une personne publique sur un marché, dès lors que les activités en cause présentent un intérêt public suffisant ; qu'en tout état de cause, il ne ressort pas des éléments exposés par les organisations requérantes que l'offre privée de mise à disposition de véhicules existante présente un caractère suffisant au regard des objectifs d'intérêt public poursuivis, en termes tant environnementaux que d'amélioration de l'offre de transports, alors, par ailleurs, que

les effets négatifs allégués de la création d'Autolib' sur cette offre privée préexistante, ainsi que sur le nombre de places de stationnement réservées aux taxis, présentent un caractère hautement hypothétique et ne sont pas davantage démontrés ; qu'enfin, il ne ressort pas des pièces du dossier, en particulier des différentes études prospectives citées par les parties, qu'un tel service d'auto-partage ne constituerait pas une modalité de transport susceptible de répondre à un besoin de la population des communes concernées ; qu'ainsi, c'est à bon droit que les premiers juges ont également retenu l'existence d'un intérêt public lié à l'objectif de diversification de l'offre de transports et de réduction des difficultés résultant de l'accroissement de la circulation automobile dans la zone concernée ;

En ce qui concerne l'atteinte au libre jeu de la concurrence :

Considérant, en premier lieu, que la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE soutiennent que le tribunal a estimé, à tort, que le service d'auto-partage en cause n'intervenait pas sur le même marché que les centraux de radio taxis, dès lors, en particulier, que le marché pertinent ne saurait s'analyser par rapport aux modalités d'exécution de la prestation, mais eu égard à sa finalité ; que, toutefois, l'exploitation de taxis, impliquant en particulier la mise à disposition d'un chauffeur, pour un trajet librement choisi, ainsi qu'une facturation à la durée, ne saurait être regardée comme substituable à l'auto-partage des véhicules, qui offre l'accès à un véhicule sans conducteur pour une durée limitée, et dont les modalités d'utilisation et de facturation répondent à des règles entièrement distinctes, nonobstant la finalité commune de transport individuel de personnes de ces services ; qu'ainsi les organisations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le service mis en place dans le cadre d'Autolib' interviendrait sur le même marché que celui des centraux de radio taxis ;

Considérant, en deuxième lieu, que la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE soutiennent que l'intervention d'un service d'auto-partage fausse le libre-jeu de la concurrence, dès lors que sa création a des conséquences sur l'activité des taxis, qui bénéficieront de moins de places de stationnement et ne pourront concurrencer ses niveaux tarifaires ; que, toutefois, et en tout état de cause, les requérants ne sauraient utilement tirer argument des tarifs proposés par l'attributaire du service Autolib', inconnus à la date de la décision attaquée, pour obtenir l'annulation du refus d'abroger l'arrêté du 9 juillet 2009 ; qu'en outre, comme il a déjà été indiqué ci-dessus, l'incidence de la création d'un service d'auto-partage, dont l'objectif à long terme est d'entraîner la diminution du nombre de véhicules automobiles privés, sur le nombre de places de stationnement réservées aux taxis reste hautement incertaine ;

Considérant, en dernier lieu, qu'aux termes de l'article L. 2224-1 du code général des collectivités territoriales : " Les budgets des services publics à caractère industriel ou commercial exploités en régie, affermés ou concédés par les communes, doivent être équilibrés en recettes et en dépenses. " ; qu'aux termes de l'article L. 2224-2 dudit code : " Il est interdit aux communes de prendre en charge dans leur budget propre des dépenses au titre des services publics visés à l'article L. 2224-1. Toutefois, le conseil municipal peut décider une telle prise en charge lorsque celle-ci est justifiée par l'une des raisons suivantes : 1° Lorsque les exigences du service public conduisent la collectivité à imposer des contraintes particulières de fonctionnement ; 2° Lorsque le fonctionnement du service public exige la réalisation d'investissements qui, en raison de leur importance et eu égard au nombre d'usagers, ne peuvent être financés sans augmentation excessive des tarifs ; (...) " ;

Considérant que la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT

PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE soutiennent que les prêts accordés et les subventions versées à l'attributaire du service Autolib' lui offrent en l'espèce une sécurité financière incompatible avec le libre-jeu de la concurrence ; qu'ils font valoir, en particulier, que les articles 14 et 15 des statuts du syndicat mixte, articulés avec les articles 61 et 63 de la convention signée le 25 février 2011, créent une hypothèse où le syndicat mixte sera obligé de compenser contractuellement les pertes subies par l'attributaire, alors même que cette compensation ne saurait se justifier au regard d'une quelconque sujétion de service public, et ce en méconnaissance des articles précités du code général des collectivités territoriales ; que, toutefois, et en tout état de cause, les requérants ne sauraient utilement tirer argument, en l'espèce, de la teneur de la convention signée entre le syndicat mixte et l'attributaire postérieurement à la décision attaquée, ni a fortiori se prévaloir de prêts accordés à la société Bolloré, qui n'était pas encore attributaire à la date de cette décision, pour critiquer les modalités financières de mise en oeuvre de l'auto-partage ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de Paris a rejeté leur demande ;

Sur les conclusions à fin d'injonction :

Considérant que le présent arrêt, qui rejette les conclusions à fin d'annulation présentées par la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et le SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE, n'implique aucune mesure d'exécution ; que, par suite, les conclusions des requérants tendant à ce qu'il soit enjoint au préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, d'abroger l'arrêté du 9 juillet 2009 doivent être rejetées ;

DECIDE :

Article 1er : La requête de la CHAMBRE SYNDICALE DES LOUEURS DE VOITURES AUTOMOBILES et du SYNDICAT PROFESSIONNEL DES CENTRAUX RADIO TAXI DE PARIS ET DE LA REGION PARISIENNE est rejetée.'