Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

2C 1149/2018

Arrêt du 10 mars 2020

IIe Cour de droit public

Composition
MM. et Mmes les Juges fédéraux Seiler, Président, Zünd, Aubry Girardin, Donzallaz et Hänni.
Greffier : M. Rastorfer.

Participants à la procédure
1. A._____ SA,
2. B._____ SA,
3. C._____ SA,
4. D._____ SA,
5. E._____,
6. F._____,
7. G._____,
8. H._____,
9. I._____,
10. J._____,
11. K._____,
12. L._____,
13. M._____,
14. N._____,
15. O._____,
16. P._____,
17. Q._____,
18. R._____,
19. S._____,
20. T._____,
21. U._____,
22. V._____,
23. W._____,
24. X._____,
25. Y._____,
26. Z._____,
27. a._____,
28. b._____,
29. c._____,
30. d._____,
31. e._____,
32. f._____,
33. g._____,
34. h._____,
35. i._____,
36. j._____,
37. k._____,
38. l._____,
39. m._____,
40. n._____,
41. o._____,
42. p._____,
43. q._____,
tous représentés par Me Jacques Roulet, avocat,
recourants,

contre

Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis,
représenté par Me Mathieu Blanc, avocat,
Département des Institutions et de la Sécurité,,
intimés.

Objet
Modification de l'art. 115 du règlement intercommunal sur le service des taxis (RIT), approuvée le 23 février 2018,

recours contre l'arrêt du Tribunal cantonal du canton de Vaud, Cour constitutionnelle, du 20 novembre 2018 (CCST.2018.0001/CCST.2018.0002).

Faits :

A.

A.a. En 1964, plusieurs communes de la région lausannoise ont constitué le Service intercommunal de taxis de l'arrondissement de Lausanne (ci-après : le Service intercommunal). Le Conseil communal des communes concernées a adopté le Règlement intercommunal sur le service des taxis (ci-après : RIT), qui est entré en vigueur le 1er novembre 1964. Le RIT a été complété par un texte intitulé Prescriptions d'application du règlement intercommunal sur le service des taxis, en vigueur depuis le 1er novembre 1966. Les communes membres du Service intercommunal se sont subséquemment regroupées en une Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis (ci-après : l'Association), qui comporte, entre autres organes, un Conseil intercommunal compétent pour adopter le règlement intercommunal, ainsi qu'un Comité de direction compétent pour édicter les prescriptions d'application précitées.

A.b. En octobre 2017, le Comité de direction a constaté que les réglementations communales et intercommunales en vigueur s'avéraient inefficientes pour faire face à l'évolution de la technologie et des pratiques de consommation liées à l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché du transport véhiculé de personnes, dont le service UberPop, dans lequel des particuliers se livrent à une activité de taxi. Ledit Comité a également souligné la mise en consultation, en mai 2017, du projet de modification de la loi vaudoise du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE; RSV 930.01) et de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; RSV 741.01), ayant pour but de régler et d'harmoniser les problèmes inhérents à l'activité des taxis, et plus particulièrement s'agissant des pratiques apparues avec l'arrivée desdits nouveaux acteurs. Dans l'attente de l'entrée en vigueur des modifications législatives cantonales précitées, et souhaitant entre-temps mettre un terme à la concurrence, estimée déloyale, entre chauffeurs professionnels et non-professionnels, le Comité a proposé au Conseil intercommunal la révision du RIT par l'adjonction d'une disposition transitoire, à savoir l'art 115 RIT. Cette
disposition donnait au Comité de direction la compétence de prévoir un régime provisoire d'exception aux exigences d'octroi du carnet de conducteur de taxi, afin d'inciter les conducteurs professionnels de véhicules à obtenir, à des conditions facilitées, un tel carnet et, partant, une autorisation d'exploiter un service de taxi réglementé par le RIT. Les allègements prévus portaient notamment sur la nécessité de connaître la topographique de l'arrondissement, la réglementation du service des taxis et le maniement du taximètre, ainsi que de faire preuve de bonnes connaissances de la langue française (art. 12 let. e, f et i RIT). Ce régime provisoire d'exception était limité à une période n'excédant pas un an, reconductible d'un an au maximum, mais valable au plus tard jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation cantonale. Le 1er novembre 2017, le Conseil intercommunal a adopté la nouvelle disposition, libellée comme suit :

"Art. 115
Sur demande motivée du requérant adressée au préposé intercommunal, le Comité de direction peut accorder à titre exceptionnel des dérogations à tout ou partie des conditions prévues à l'art 12 al. 2 litt. e, f et i) pour l'obtention d'un carnet de conducteur pour une durée maximale de 1 an (qui pourra être renouvelée au maximum pour une nouvelle durée de 1 an sur demande motivée du chauffeur).
La présente disposition transitoire prendra automatiquement fin à la résiliation de la première des causes suivantes :
a) après écoulement d'un délai de 1 an après l'entrée en vigueur de ladite disposition transitoire; cette durée pourra être prolongée d'une même période de 1 an en cas d'approbation du Conseil

intercommunal des taxis;
b) en cas de révision complète du présent Règlement intercommunal des taxis ou,
c) en cas d'adoption d'une législation cantonale relative à l'exercice de la profession de chauffeur de taxis et primant les conditions fixées à l'article 12 du présent Règlement.
En cas de suppression de la présente disposition pour quelque motif que ce soit, les chauffeurs au bénéfice d'un permis obtenu avec une dérogation devr[ont] remplir les nouvelles conditions d'obtention du carnet de conducteur dans un délai de 3 mois suivant l'entrée en vigueur de la révision."

Le nouvel art. 115 RIT, qui n'a fait l'objet d'aucune contestation devant la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal du canton de Vaud (ci-après : la Cour constitutionnelle), est entré en vigueur le 1er février 2018.

A.c. Par préavis n° 7/2016-2021 du 31 janvier 2018, le Comité de direction a soumis au Conseil intercommunal une nouvelle révision de l'art. 115 RIT visant à apporter un "éclaircissement express" sur la catégorie d'autorisation d'exploitation à laquelle le titulaire d'un carnet de conducteur ayant bénéficié des dérogations prévues à l'art. 115 al. 1 RIT pouvait prétendre. Le RIT, avant l'introduction de son art. 115, prévoyait en effet à son art. 15 trois catégories d'autorisations d'exploitation; l'autorisation "A" ("concession" depuis le 1er juillet 2018), avec permis de stationnement sur des emplacements désignés d'entente avec le Comité de direction par les communes membres de l'Association, l'autorisation "B", sans permis de stationner sur le domaine public, et 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 les cérémonies publiques ou privées, ou soit aux hôtels, agences de voyage ou bureaux de tourisme pour le service de leur clientèle.
A cet égard, l'instauration d'une nouvelle autorisation transitoire d'exploitation de courte durée, dénommée "sui generis", a été proposée. Les modifications de l'art. 115 RIT étaient les suivantes [termes en gras mis en évidence par le Tribunal fédéral]:

"Art. 115
Sur demande motivée du requérant adressée au préposé intercommunal, le Comité de direction peut accorder à titre exceptionnel des dérogations à tout ou partie des conditions prévues à l'art 12 al. 2 litt. e, f et i) pour l'obtention d'un carnet de conducteur pour une durée maximale de 1 an (qui pourra être renouvelée au maximum pour une nouvelle durée de 1 an sur demande motivée du chauffeur).
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. À ce titre, les articles 23bis, 23ter et 73 RIT ne s'y appliquent pas.
La présente disposition transitoire prendra automatiquement fin à la résiliation de la première des causes suivantes :
a) après écoulement d'un délai de 1 an après l'entrée en vigueur de ladite disposition transitoire; cette durée pourra être prolongée d'une même période de 1 an en cas d'approbation du Conseil intercommunal des taxis;
b) en cas de révision complète du présent Règlement intercommunal des taxis ou,
c) en cas d'adoption d'une législation cantonale relative à l'exercice de la profession de chauffeur de taxis et primant les conditions fixées à l'article 12 du présent Règlement.
En cas de suppression de la présente disposition pour quelque motif que ce soit, les chauffeurs au bénéfice d'un permis obtenu avec une dérogation devra remplir les nouvelles conditions d'obtention du carnet de conducteur dans un délai de 3 mois suivant l'entrée en vigueur de la révision et son autorisation d'exploitation devient nulle."

La révision partielle de l'art. 115 RIT, par l'adjonction d'un nouvel alinéa 2 et d'une nouvelle phrase à l'alinéa 4 in fine, a été approuvée par la Cheffe du Département des institutions et de la sécurité du canton de Vaud le 16 février 2018. Cette approbation a été publiée dans la Feuille des avis officiels du 23 février 2018.

B.
Le 14 mars 2018, la Société r._____, ainsi que quatre de ses membres, ont saisi la Cour constitutionnelle d'une requête contre la modification de l'art. 115 RIT, dont ils ont demandé l'annulation. Le 15 mars 2018, cinq entreprises exploitantes d'un service de taxis - soit A._____

SA, B._____ SA, C._____ SA, s._____ SA et D._____ SA, ainsi que septante chauffeurs de taxis indépendants ont à leur tour déposé une requête à l'autorité précitée contre la modification litigieuse. Après avoir joint les deux causes, la Cour constitutionnelle a rejeté les requêtes par arrêt du 20 novembre 2018. Elle a estimé en substance que le nouvel art. 115 al. 2 RIT, dans la mesure où il introduisait une nouvelle catégorie d'autorisation "sui generis" à des conditions d'exploitation allégées, consacrait, sous l'angle de l'égalité de traitement, une atteinte à la liberté économique des titulaires d'une autorisation "B", à l'exclusion toutefois des titulaires d'une autorisation "A". Cette atteinte se justifiait néanmoins par un intérêt prépondérant de sécurité publique à la réglementation de l'activité de nouveaux acteurs offrant déjà, dans la pratique, des prestations de transport véhiculé - en particulier ceux utilisant le service
UberX, réservé aux seuls chauffeurs professionnels - et était proportionnée au but visé, notamment de par son caractère transitoire et provisoire limité à deux ans au maximum.

C.
Les entreprises exploitantes A._____ SA, B._____ SA, C._____ SA et D._____ SA, ainsi que trente-neuf chauffeurs de taxis indépendants, tous titulaires d'une autorisation "A" (ci-après : les recourants), forment un recours en matière de droit public au Tribunal fédéral contre l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 20 novembre 2018. Ils concluent en substance, sous suite de frais et de dépens, de manière préalable, à l'octroi de l'effet suspensif au recours et, principalement, à l'annulation de l'arrêt entrepris dans le sens de l'annulation de la modification de l'art. 115 RIT ayant fait l'objet du préavis n° 7/2016-2021 puis, subsidiairement, à l'annulation de l'arrêt entrepris et au renvoi de la cause à la Cour constitutionnelle pour nouvelle décision dans le sens des considérants.
La Cour constitutionnelle se réfère aux considérants de son arrêt. La Cheffe du Département des institutions et de la sécurité du canton Vaud se réfère à ses déterminations adressées le 24 mai 2018 à la Cour constitutionnelle et s'en remet à justice. Par réponse du 15 février 2019, l'Association conclut au rejet du recours. Dans leurs répliques du 7 mars 2019, les recourants persistent dans leurs conclusions. L'Association a présenté des observations spontanées le 18 mars 2019, maintenant sa réponse du 15 février 2019. Par courrier du 10 janvier 2020 adressé au Tribunal fédéral et communiqué en copie aux parties, ladite Association a considéré que le recours était devenu sans objet, faute d'intérêt actuel, au motif que l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2020, de la LEAE révisée avait rendu automatiquement caduc l'art. 115 RIT.
Par ordonnance du 24 janvier 2019, le Président de la IIe Cour de droit public du Tribunal fédéral a rejeté la requête d'effet suspensif déposée par les recourants.

Considérant en droit :

1.
Le Tribunal fédéral examine d'office sa compétence (art. 29 al. 1 LTF) et contrôle librement la recevabilité des recours qui lui sont soumis (ATF 141 II 113 consid. 1 p. 116).

1.1. D'après l'art. 87 LTF, le recours en matière de droit public est directement recevable contre les actes normatifs cantonaux ne pouvant faire l'objet d'un recours cantonal. Il en va de même en ce qui concerne les actes normatifs communaux et intercommunaux dès leur approbation par l'autorité cantonale (arrêt 1C 469/2008 du 26 mai 2009 consid. 1 non publié in ATF 135 I 233; arrêt 1C 180/2017 du 12 mars 2018 consid. 1; HANSJÖRG SEILER, in Bundesgerichtsgesetz [BGG], Seiler et al. [éd.], 2e éd. 2015, n° 3 ad art. 87 LTF). En revanche, lorsque le droit cantonal instaure une voie de recours contre les actes normatifs, l'art. 86 LTF, qui prévoit que le recours est recevable contre les décisions des autorités cantonales de dernière instance, si le recours devant le Tribunal administratif fédéral n'est pas ouvert (al. 1 let. d), est applicable (arrêt 2C 380/2016 du 1er septembre 2017 consid. 1.2 non publié in ATF 143 II 598; arrêt 2C 264/2016 du 23 juin 2017 consid. 1.1).
En l'espèce, la disposition modifiée du RIT fait partie intégrante des règles générales et abstraites intercommunales en matière de taxis approuvées par le Département des institutions et de la sécurité du canton de Vaud. Dans le canton de Vaud, celles-ci peuvent faire l'objet d'un moyen de droit, en l'occurrence d'une requête, devant la Cour constitutionnelle du Tribunal cantonal vaudois (art. 3 al. 3 de la loi vaudoise du 5 octobre 2004 sur la juridiction constitutionnelle [LJC/VD; RS/VD 173.32]), statuant en tant que dernière instance cantonale, et ne peuvent être attaquées directement devant le Tribunal administratif fédéral. Les instances précédentes étant épuisées, l'arrêt attaqué étant une décision finale (art. 90 LTF) et la liste des exceptions de l'art. 83 LTF ne s'appliquant pas aux actes normatifs (ATF 145 I 26 consid. 1.1 p. 29), la voie du recours en matière de droit public est en principe ouverte pour se plaindre de la violation du droit fédéral, y compris du droit constitutionnel, au sens de l'art. 95 lettre a LTF (arrêt 2C 380/2016 du 1er septembre 2017 consid. 1.2 non publié in ATF 143 II 598 et les références citées).

1.2. S'il existe, comme en l'espèce, une juridiction constitutionnelle cantonale, il est possible, devant le Tribunal fédéral (art. 82 let. b LTF), de conclure non seulement à l'annulation de la décision de dernière instance cantonale, mais également à celle de l'acte normatif cantonal soumis à examen (ATF 145 I 26 consid. 1.1 p. 29; 141 I 36 consid. 1.2.2 p. 39 s.; arrêt 2C 773/2017 du 13 mai 2019 consid. 1.2). Le rôle du Tribunal fédéral dans le cadre du contrôle abstrait n'est toutefois pas de vérifier la conformité au droit constitutionnel de l'arrêt rendu par la cour constitutionnelle cantonale, mais de procéder, exactement comme cette dernière, en contrôlant à son tour la constitutionnalité de la norme cantonale attaquée (arrêt 2C 1023/2017 du 21 décembre 2018 consid. 2.3; FLORENCE AUBRY GIRARDIN, Cours constitutionnelles cantonales et Tribunal fédéral : apports mutuels d'un double contrôle de la constitutionnalité, in RJJ 2017 [cahier spécial] p. 9).
Sur le vu de ce qui précède, les conclusions des recourants, qui demandent au Tribunal fédéral d'annuler tant l'arrêt de la Cour constitutionnelle que la modification de l'art. 115 RIT ayant fait l'objet du préavis n° 7/2016-2021, sont recevables.

1.3. La qualité pour recourir contre un acte normatif cantonal se satisfait, selon l'art. 89 al. 1 let. b et c LTF, d'une atteinte virtuelle; il suffit donc que l'on puisse prévoir avec un minimum de vraisemblance que les recourants puissent un jour être touchés directement par l'acte normatif attaqué afin que ceux-ci soient à même d'agir (ATF 145 I 26 consid. 1.2 p. 30; 141 I 36 consid. 1.2.3 p. 40; 138 I 435 consid. 1.6 p. 445). Par ailleurs, quand bien même un concurrent ne saurait se voir reconnaître la qualité pour recourir du seul fait qu'il invoquerait la crainte d'être exposé à une concurrence accrue, dans la mesure où une telle conséquence découle naturellement du principe de la libre concurrence, il n'en demeure pas moins qu'une telle qualité lui est reconnue lorsqu'il fait valoir que d'autres concurrents bénéficient d'un traitement de faveur (cf. ATF 142 II 80 consid. 1.4.2 p. 84; arrêt 2C 772/2017 du 13 mai 2019 consid. 1.3; 2C 90/2016 du 2 août 2016 consid. 3.3, avec références).
En l'occurrence, les recourants - qui sont composés de quatre sociétés anonymes inscrites au registre du commerce vaudois, disposant de la personnalité morale (cf. art. 643 al. 1 CO [RS 220]) et, partant, de la capacité d'être partie et d'ester en justice, ainsi que trente-neufs chauffeurs de taxi indépendants, tous titulaires d'une autorisation "A" - se plaignent du fait que les bénéficiaires d'une autorisation transitoire d'exploitation "sui generis" échappent à de nombreuses obligations pourtant imposées aux taxis "A" et "B", dont notamment celles prévues aux art. 23bis, 23ter et 73 RIT. Dans la mesure où les intéressés font valoir que la disposition litigieuse consacrerait une violation de l'égalité de traitement entre concurrents, il faut d'admettre qu'ils ont un intérêt digne de protection à l'annulation de celle-ci, si bien qu'il convient de leur reconnaître la qualité pour recourir sous cet angle.

1.4. La qualité pour recourir auprès du Tribunal fédéral suppose également un intérêt actuel et pratique à obtenir l'annulation de l'acte attaqué. Cet intérêt doit exister tant au moment du dépôt du recours qu'à celui où l'arrêt est rendu (ATF 142 I 135 consid. 1.3.1 p. 143 et les arrêts cités). Si l'intérêt actuel disparaît en cours de procédure, le recours devient sans objet (ibid.).
En l'occurrence, la LEAE a fait l'objet d'une révision le 12 mars 2019, entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Cette révision a introduit des dispositions sur le transport de personnes à titre professionnel, et confère désormais au canton la compétence d'octroyer les autorisations pour pouvoir exercer une telle activité (cf. art. 12a, 62a ss et 101a LEAE). A cet égard, l'art. 115 al. 3 let. c RIT souligne que cette disposition - et par là même le régime d'autorisation "sui generis" d'exploitation - prend automatiquement fin en cas d'adoption d'une législation cantonale relative à l'exercice de la profession de chauffeur de taxis et primant les conditions d'autorisation communales fixées à l'art. 12 RIT. La LEAE révisée institue toutefois une réglementation transitoire visant à régler le sort des demandes d'autorisation déposées avant le 1er janvier 2020. Selon l'art. 101a al. 4 LEAE, les détenteurs d'une autorisation de transport de personnes à titre professionnel délivrée en application d'une réglementation communale - à l'instar du RIT - doivent ainsi déposer les demandes d'autorisations cantonales requises en application du nouveau droit dans un délai de 6 mois dès le 1er janvier 2020; dans l'intervalle, ils sont autorisés à
poursuivre leur activité conformément à l'autorisation en vigueur au moment du dépôt de leur demande jusqu'à l'entrée en force de la décision cantonale rendue en application du nouveau droit. Par conséquent, les autorisations "sui generis" délivrées à des chauffeurs professionnels sur la base de l'art. 115 al. 2 RIT, sur lequel porte le présent contrôle normatif abstrait, continuent à déployer valablement leur effet. Partant, le recours a encore un objet et les recourants possèdent un intérêt actuel à ce que le Tribunal fédéral se penche sur la compatibilité du régime prévu par l'art. 115 al. 2 RIT avec le droit fédéral, dès lors que, si ce régime devrait se révéler contraire au droit fédéral, les autorisations "sui generis" ne pourraient plus déployer d'effet.

1.5. Pour le surplus, le présent recours a été interjeté en temps utile (art. 100 al. 1 LTF; ATF 137 I 107 consid. 1.4.4 p. 111) et dans les formes requises (art. 42 LTF). Le recours en matière de droit public est donc recevable.

2.
Dans le cadre d'un contrôle abstrait des normes, le Tribunal fédéral examine librement la conformité d'un acte normatif aux droits constitutionnels, à condition que ceux-ci soient invoqués et motivés conformément aux exigences découlant de l'art. 106 al. 2 LTF (ATF 145 I 121 consid. 2.1 p. 133; 141 I 36 consid. 1.3 p. 41). Il s'impose cependant une certaine retenue eu égard notamment aux principes découlant du fédéralisme et de la proportionnalité. Dans ce contexte, il est décisif que la norme mise en cause puisse, d'après les principes d'interprétation reconnus, se voir attribuer un sens compatible avec les droits fondamentaux invoqués (ATF 145 I 73 consid. 2 p. 83; 140 I 2 consid. 4 p. 14; 138 I 321 consid. 2 p. 323). Le Tribunal fédéral n'annule dès lors une norme cantonale ou (inter-) communale que lorsque celle-ci ne se prête à aucune interprétation conforme à la Constitution ou à la Convention européenne des droits de l'homme. Pour en juger, il faut notamment tenir compte de la portée de l'atteinte aux droits fondamentaux en cause, de la possibilité d'obtenir ultérieurement, par un contrôle concret de la norme, une protection juridique suffisante, et des circonstances concrètes dans lesquelles ladite norme sera appliquée
(ATF 145 I 73 consid. 2 p. 83; 143 I 1 consid. 2.3 p. 6; arrêt 2C 66/2015 du 13 septembre 2016 consid. 2 non publié in ATF 142 I 195).
Le juge ne doit pas se borner à traiter le problème de manière purement abstraite, mais il lui incombe de prendre en compte dans son analyse la vraisemblance d'une application conforme au droit supérieur. Les explications de l'autorité cantonale sur la manière dont elle applique ou envisage d'appliquer la disposition mise en cause doivent également être prises en considération. Si une réglementation de portée générale apparaît comme défendable au regard du droit supérieur dans des situations normales, telles que le législateur pouvait les prévoir, l'éventualité que, dans certains cas, son application puisse se révéler inconstitutionnelle ne saurait en principe justifier une intervention du juge au stade du contrôle abstrait des normes (ATF 145 I 73 consid. 2 p. 83; 144 I 306 consid. 2 p. 310).

3.
Le Tribunal fédéral conduit son raisonnement juridique sur la base des faits constatés par l'autorité précédente (art. 105 al. 1 LTF), sous réserve des cas prévus à l'art. 105 al. 2 LTF. Selon l'art. 97 al. 1 LTF, le recours ne peut critiquer les constatations de fait que si les faits ont été établis de façon manifestement inexacte - notion qui correspond à celle d'arbitraire - ou en violation du droit au sens de l'art. 95 LTF et si la correction du vice est susceptible d'influer sur le sort de la cause (ATF 142 II 355 consid. 6 p. 358; 139 II 373 consid. 1.6 p. 377 s.). Conformément à l'art. 106 al. 2 LTF, le recourant ne peut se limiter à contredire les constatations litigieuses par ses propres allégations ou par l'exposé de sa propre appréciation des preuves; il doit indiquer de façon précise en quoi ces constatations sont arbitraires au sens de l'art. 9 Cst. (ATF 133 II 249 consid. 1.4.3). A défaut, il n'est pas possible de tenir compte d'un état de fait qui diverge de celui qui est contenu dans l'acte attaqué (ATF 141 III 28 consid. 3.1.2 p. 34).

3.1. Les recourants invoquent une appréciation arbitraire des faits en tant que la Cour constitutionnelle s'est contentée de présenter le processus qui a abouti à l'adoption de la disposition litigieuse au sein du RIT, sans toutefois décrire le secteur d'activité considéré. Ils lui reprochent en particulier d'avoir passé sous silence, dans sa partie en fait, les éléments de preuve, apportés par leurs soins, détaillant le fonctionnement des taxis soumis au RIT ainsi que le fonctionnement de l'application UberX, dont les chauffeurs peuvent, comme tous autres acteurs sur le marché du transport de personnes à titre professionnel, solliciter l'obtention d'un carnet de conducteur à durée limitée au sens de l'art. 115 al. 1 RIT et, partant, l'obtention d'une autorisation "sui generis" d'exploitation transitoire.

3.2. En l'espèce, si les éléments précités ne sont effectivement pas mentionnés dans la partie en fait de l'arrêt entrepris, il n'en demeure pas moins que le fonctionnement de l'application concernée est exposé dans ses considérants en droit, ce dont les recourants ne sauraient faire grief à l'autorité précédente, le juge étant en principe libre d'adopter l'ordre qui lui paraît le meilleur dans l'exposé des faits et de leurs qualifications, y compris dans la partie droit du jugement (cf. YVES DONZALLAZ, Loi sur le Tribunal fédéral, Commentaire, 2008, n° 4467 ad art. 112 LTF). Au demeurant, les recourants ne démontrent pas, de manière conforme aux exigences de motivation accrue de l'art. 106 al. 2 LTF, en quoi l'autorité aurait versé dans l'arbitraire en ne faisant pas mention, dans son état de fait, des détails du secteur d'activité concerné. Il en va de même s'agissant des allégations de fait

portant sur le fonctionnement des taxis lausannois et des tarifs appliqués par les taxis "A" et "B", ainsi que sur l'existence d'une application mobile proposée par t._____ Sàrl, central d'appel pour les taxis "A". En relevant pour l'essentiel que l'examen du grief de la violation de la liberté économique et de l'égalité de traitement
entre concurrents nécessite une bonne compréhension des différents services en concurrence et de leurs caractéristiques, et en supposant que leurs allégués non retenus ont été considérés comme non pertinents par la juridiction précédente, les recourants ne motivent une nouvelle fois aucunement à suffisance en quoi cette omission partielle aurait eu une influence sur le sort de la cause, ni en quoi les conclusions que l'autorité en aurait tirées seraient insoutenables.
Insuffisamment motivé (art. 106 al. 2 LTF), il n'y a pas lieu d'entrer plus avant sur ce grief. Il sera donc statué sur la base des faits tels qu'ils ressortent de l'arrêt entrepris.

4.
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 p. 104 s. et les arrêts cités).
En l'occurrence, les recourants ne contestent que les modifications de l'art. 115 RIT introduites par son nouvel alinéa 2, respectivement son alinéa 4 in fine, en tant que celles-ci créent une nouvelle catégorie transitoire d'intervenants autorisés à exploiter un service de taxis à des conditions plus avantageuses que celles auxquelles sont soumises les exploitants "A" et "B". Ils ne remettent toutefois aucunement en cause le régime d'exceptions prévu à l'art. 115 al. 1 RIT, entré en vigueur le 1er janvier 2018 et qui accorde des dérogations aux conditions d'octroi d'un carnet de conducteur à durée limitée. Ils n'indiquent également pas dans quelle mesure l'art. 115 al. 1 RIT se serait vu conférer une teneur ou une portée juridique différente que celle initiale. Dans ces conditions, l'art. 115 al. 1 RIT et les dérogations découlant de sa version initiale n'étant pas remis en cause, l'objet du présent litige se circonscrit uniquement à la conformité au droit supérieur de l'art. 115 RIT dans sa teneur révisée, soit en particulier de son nouvel alinéa 2.

5.
Invoquant les art. 27 al. 1 et 94 al. 1 Cst., ainsi que l'art. 26 Cst./VD, les recourants font valoir que l'art. 115 RIT révisé viole leur liberté économique sous l'angle de l'égalité de traitement entre concurrents.

5.1. Les recourants n'établissent pas que l'art. 26 Cst./VD leur offrirait une protection plus étendue que les art. 27 al. 1 et 94 al. 1 Cst., si bien que l'examen du Tribunal fédéral se confinera à ces dernières dispositions.

5.2. 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 économique lucrative privée et son libre exercice (al. 2). Cette liberté 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 p. 612; 140 I 218 consid. 6.3 p. 229), telle que l'activité de chauffeur de taxi indépendant, même si celle-ci implique un usage accru du domaine public (arrêts 2C 772/2017 du 13 mai 2019 consid. 3.1.1 et les références citées). La liberté économique peut être invoquée tant par les personnes physiques que par les personnes morales (ATF 142 I 162 consid. 3.2.1 p. 164; 140 I 218 consid. 6.3 p. 229).
La liberté économique comprend également 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 personnes exerçant la même activité économique (ATF 143 II 598 consid. 5.1 p. 612 s.; 143 I 37 consid. 8.2 p. 47). 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. L'égalité de traitement entre concurrents directs n'est pas absolue et autorise des différences, à condition que celles-ci reposent sur une base légale, qu'elles répondent à des critères objectifs, soient proportionnées et résultent du système lui-même; il est seulement exigé que les inégalités ainsi instaurées soient réduites au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi (ibid.).
En vertu de l'art. 94 al. 1 Cst., la Confédération et les cantons respectent le principe de la liberté économique. De manière générale, l'Etat reconnaît que l'économie relève principalement de la société civile et qu'il doit lui-même respecter les éléments essentiels du mécanisme de la concurrence (ATF 143 I 103 consid. 5.2 p. 407; 140 I 218 consid. 6.2 p. 228 s.). L'art. 94 al. 4 Cst. prévoit que 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 fédérale ou fondées sur les droits régaliens des cantons (ATF 143 I 388 consid. 2.1 p. 391).

5.3. En l'espèce, l'art. 115 al. 2 RIT est une disposition transitoire introduisant une nouvelle catégorie d'exploitants de courte durée "sui generis", qui a pour particularité que ses titulaires sont exemptés de l'obligation, imposée aux exploitants "B", d'indiquer les tarifs qu'ils entendent appliquer ainsi que la couleur et les signes distinctifs qu'ils envisagent d'apposer sur leurs véhicules (art. 23bis let. b RIT). Ceux-ci n'ont également pas l'obligation d'assumer personnellement au moins l'activité minimale leur permettant de conserver leur carnet de conducteur de taxi, mais ne bénéficient en contrepartie pas du droit d'organiser leur activité librement et d'engager un ou plusieurs conducteurs salariés (art. 23ter RIT). Les chauffeurs "sui generis" ne doivent également pas se soumettre à l'art. 73 RIT relatif aux tarifs, qui prévoit que le tarif appliqué par les exploitants doit être clair et précis et ne doit contenir aucun élément susceptible d'induire le public en erreur (art. 73 al. 1 RIT), et qui dispose également que les exploitants "B" fixent librement les tarifs qu'ils entendent appliquer, après les avoir communiqués au préalable au préposé intercommunal (art. 73 al. 2 RIT), que les exploitants "A" (concessionnaires) appliquent un tarif uniforme ne pouvant être mis en application avant d'avoir été approuvé par la Conférences des directeurs de police (art. 73 al. 3 RIT) et que, au besoin, les municipalités édictent, d'un commun accord, un tarif obligatoire, après consultation des associations professionnelles intéressées (art. 73 al. 4 RIT). Enfin, l'art. 115 al. 2 RIT prévoit que les véhicules des exploitants "sui generis" sont uniquement soumis aux exigences des voitures de grande remise, à savoir les taxis "C", ce qui a pour conséquence que leurs véhicules n'ont, contrairement aux taxis "A" et "B", notamment pas à porter l'inscription "TAXI" (art. 28 RIT), n'ont pas à être équipés d'un compteur horokilométrique (art. 37 RIT) et n'ont pas besoin de faire figurer les inscriptions prévues à l'art. 34 RIT à l'intérieur de l'habitacle, soit notamment le numéro de plaques de police, le nombre maximum de places autorisé, le nom ou la raison sociale de l'exploitant et du conducteur, ainsi que les tarifs appliqués (prise en charge, prix au kilomètre, tarif d'attente et tarif pour bagages).

5.4. Les recourants reprochent à la Cour constitutionnelle d'avoir retenu que les dérogations précitées accordées aux exploitants "sui generis" constituaient certes des inégalités de traitement, mais qui n'intervenaient toutefois qu'au détriment des taxis "B", à l'exclusion des taxis "A", au motif que ces derniers demeuraient les uniques bénéficiaires d'un usage accru du domaine public et qu'un tel privilège justifiait une réglementation plus étroite à leur égard.

5.5. La jurisprudence fédérale s'est déjà penchée sur la question. Elle a ainsi souligné que le marché des taxis "A" n'était pas entièrement libre en raison de l'usage commun accru du domaine public qu'il supposait, de sorte qu'une réglementation plus étroite, dans le respect des conditions de restriction de l'art. 36 Cst., était admissible dans le domaine des taxis de place (cf. ATF 143 II 598 consid. 5.3 p. 613 et les références citées). Les obligations qualitatives imposées aux taxis "A", telle que l'obligation d'appliquer un tarif uniforme soumis à l'approbation de la Conférence des directeurs de police (cf. art. 73 al. 3 RIT, dont sont exemptés les exploitants "sui generis", conformément à l'art. 115 al. 2 RIT, cf. supra consid. 5.3), sont par ailleurs considérées comme des obligations contraignantes assimilables à des tâches relevant du service public (cf. ATF 143 II 598 consid. 4.2.1 et 4.2.2 p. 608 s.). Le Tribunal fédéral a en outre déjà souligné que le statut des catégories de taxis "A" et "B", ainsi que les droits et obligations en dérivant, sont suffisamment différents pour leur appliquer certaines règles ou restrictions distinctes (arrêt 2C 410/2009 du 17 décembre 2009 consid. 4.2).
Sous cet angle, l'arrêt entrepris retient - sans que les recourants ne le contestent - que les bénéficiaires de l'autorisation transitoire "sui generis" ont en définitive les mêmes droits que ceux dont bénéficient les exploitants de taxis "B", à tout le moins pendant la durée de validité de l'autorisation, soit pendant deux ans au maximum.
Dans ces conditions, n'en déplaise aux recourants, dans la mesure où le statut des exploitants "sui generis", en pratique comparable à celui des exploitants de type "B", est suffisamment différent de celui des exploitants de type "A, les différences de traitement en matière de droits et obligations instaurées par l'art. 115 al. 2 RIT ne sauraient consacrer aucune violation du principe de l'égalité de traitement vis-à-vis des taxis "A".

5.6. Il convient encore, dans le cadre du contrôle abstrait de la norme litigieuse, d'examiner si, sur le fond, la différence de traitement entre les exploitants "B", catégorie que les recourants sont en tout temps susceptibles d'intégrer, et les chauffeurs bénéficiant d'une autorisation transitoire "sui generis", viole les art. 27 et 94 Cst.

5.7. Les recourants, qui ne contestent à juste titre pas l'existence d'une base légale suffisante, estiment que la différence de traitement entre concurrents introduite par la disposition litigieuse n'est pas justifiée par un intérêt public prépondérant, en tant que la création d'une nouvelle catégorie d'exploitants de courte durée répondrait à un seul motif prohibé de politique économique contraire à l'art. 94 Cst. Ils considèrent également que la révision en cause n'est pas conforme au principe de la proportionnalité.

5.8. Sous l'angle de l'intérêt public, sont autorisées les mesures d'ordre public, de politique sociale ainsi que les mesures dictées par la réalisation d'autres intérêts publics (cf. ATF 143 I 388 consid. 2.1 p. 392; 143 I 403 consid. 5.2 p. 407). Sont en revanche prohibées les mesures de politique économique ou de protection d'une profession qui entravent la libre concurrence en vue de favoriser certaines branches professionnelles ou certaines formes d'exploitation (ATF 143 I 403 consid. 5.2 p. 407 et les références citées).
L'activité de chauffeur de taxi s'exerce dans des conditions particulières qui nécessitent que les chauffeurs offrent des garanties suffisantes de moralité et de sécurité vis-à-vis de ses clients (ATF 79 I 334 consid. 4b p. 339/340; arrêt 2P.167/1999 du 25 mai 2000 consid. 6c). Dans ces circonstances, une réglementation de cette activité doit tenir compte des exigences se rapportant notamment à l'ordre public, à la sécurité, à la morale et à l'hygiène publiques (ATF 79 I 334 précité).
La jurisprudence a déjà jugé qu'une disposition transitoire introduisant un régime d'accès facilité à une catégorie déterminée de permis de taxi pour les personnes qui étaient déjà actives dans le domaine, couplée à une limitation dans le temps, n'était pas une mesure de politique économique, mais répondait à un but d'intérêt public (arrêt 2P.258/2006 du 16 mars 2007 consid. 2.2).

5.9. Dans le cas d'espèce, la disposition en cause vise à régulariser et à encadrer, pendant une période transitoire maximale de deux ans, jusqu'à l'adoption d'une réglementation au niveau cantonal, l'activité des chauffeurs professionnels qui fournissent au public des prestations de transport professionnel dans le périmètre prévu par le RIT, sans être toutefois soumis à ce règlement, tout en écartant les services de transport véhiculé effectués par des simples particuliers. Elle introduit ainsi une catégorie provisoire d'autorisation d'exploiter permettant de garantir un certain seuil de qualité des prestations précitées.
Les chauffeurs concernés doivent ainsi notamment bénéficier d'une bonne réputation et avoir une situation financière saine (art. 12 let b et 16 let. a RIT), être en bonne santé (art. 12 let. c RIT) et aptes à conduire sans danger un véhicule automobile (art. 12 let. d RIT), être titulaires du permis de conduire adéquat (art. 12 let. g RIT), ne pas avoir d'antécédents pénaux et administratifs (art. 12 let. h RIT), conduire une voiture automobile depuis deux ans au moins, sans avoir commis d'infraction particulière (art. 12 let. h RIT), posséder un véhicule présentant toutes les garanties de sécurité (art. 27 RIT), avoir une tenue et un comportement irréprochables (art. 45 RIT) ou encore se conformer 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). Les chauffeurs sont par ailleurs soumis à des sanctions et des mesures administratives en cas d'infractions aux dispositions du RIT (art. 96 ss RIT).
On ne saurait voir dans la disposition transitoire critiquée une mesure de politique économique ayant pour effet de fausser la concurrence entre chauffeurs "B" et chauffeurs "sui generis". On rappellera que les conducteurs visés par cette dernière catégorie sont, qu'on le veuille ou non, déjà actifs dans la branche économique des taxis "B". Or, en conditionnant l'obtention d'une autorisation d'exploiter à l'observation de prescriptions, certes allégées par rapport à celles auxquelles sont soumis les exploitants "B" mais couplées à une limitation dans le temps, la disposition litigieuse répond à un intérêt public, en particulier celui de la sécurité publique, en tant que les usagers et la collectivité puissent utiliser un service professionnel de prise en charge véhiculé sûr répondant à des critères de qualité définis par la loi, ne serait-ce que s'agissant de la durée de travail et du temps de repos.
De ce point de vue, il convient d'admettre que la disposition litigieuse est justifiée par un intérêt public prépondérant.

5.10. Sous l'angle de la proportionnalité, les recourants critiquent le raisonnement de la Cour constitutionnelle en tant que celle-ci a considéré que les exigences dont seraient exemptés les bénéficiaires des autorisations "sui generis" en application de l'art. 115 al. 2 RIT, soit en particulier l'obligation d'indiquer les tarifs qu'ils entendent appliquer (art. 23bis let. b RIT), d'être équipés d'un compteur horokilométrique (art. 37 RIT) ou encore d'appliquer un tarif clair et précis ne contenant aucun élément susceptible d'induire le public en erreur (art. 73 al. 1 RIT), peuvent être compensées par les informations fournies au consommateur au moment où celui-ci passe sa commande, telles que celles données par l'application UberX. A ce titre, les recourants soulignent que de telles informations ne font l'objet d'aucun contrôle étatique, alors même que le RIT prévoit que les

chauffeurs doivent posséder un équipement technique qui garantit la fourniture au client d'une information exacte et d'un service présentant des gages minimaux de qualité. Ils relèvent également que la Cour constitutionnelle semble se satisfaire d'un principe de tarification dynamique alors même que les taxis "A" et "B" doivent annoncer leurs tarifs à
l'avance au préposé intercommunal. Enfin, les recourants sont d'avis que le régime dérogatoire instauré par la disposition litigieuse a manifestement vocation à devenir la règle dans l'esprit de l'autorité intercommunale. Ils estiment qu'il n'est ainsi pas proportionné d'accorder un régime de faveurs aux chauffeurs "sui generis", quand bien même celui-ci serait limité à une durée de deux ans, alors qu'il leur suffirait, pour exercer dans la légalité, d'obtenir une autorisation de type B. Ils concluent que, si l'autorité intercommunale voulait mettre de l'ordre sur le marché du transport des personnes, elle n'avait qu'à le faire à travers l'application de mesures de police. Pour le surplus, les recourants ne critiquent pas le fait pour les chauffeurs concernés de ne pas avoir à porter l'inscription "TAXI" sur leur véhicule (cf. art. 28 RIT), admettant qu'une telle dérogation ne constitue pas un désavantage à leur égard.

5.11. Il convient de reconnaître, à l'instar de l'autorité précédente, que les dérogations dont bénéficient les exploitants "sui generis" ne sont pas anodines. Les différences de traitement avec les chauffeurs de taxis "B" qui en découlent peuvent toutefois être considérées comme admissibles, pour les raisons suivantes.
Premièrement, selon les constatations de la juridiction cantonale, qui lient le Tribunal fédéral (art. 105 al. 1 LTF), les prescriptions dont sont exemptés les bénéficiaires des autorisations "sui generis" sont pour la plupart compensées par les informations fournies par l'application concernée (cf. arrêt entrepris consid. 4d p. 17). S'agissant en particulier de la prescription selon laquelle les taxis "B" doivent indiquer les tarifs qu'ils entendent appliquer, qui ne doivent notamment contenir aucun élément susceptible d'induire le public en erreur (cf. art. 73 al. 1 cum 23bis let. b RIT), l'autorité précédente retient que le consommateur peut, à travers ladite application, accéder au prix de base des services de transport offerts. Il peut également obtenir, avant même qu'il n'effectue sa commande, l'estimation du prix de la course, qui inclut les éventuelles majorations découlant d'une tarification dynamique.
A cet égard, il n'apparaît pas, et les recourants ne démontrent pas le contraire, que ce système contiendrait des éléments susceptibles d'induire le public en erreur s'agissant des prix appliqués, pas plus qu'il manquerait d'indiquer ceux-ci aux consommateurs. Ces derniers demeurent du reste libres de choisir un autre chauffeur professionnel, le cas échéant en faisant appel au central de taxis, si le prix de la course, déterminé à l'avance, ne leur convient pas, pour autant que ce processus de détermination du prix - comprenant le cas échéant une tarification dynamique - ne soit pas opaque et ne varie substantiellement pas du prix dû par le consommateur après la course, ce que le recourant ne démontre également pas (art. 106 al. 2 LTF).
Deuxièmement, en ce qui concerne le contrôle étatique des tarifs, l'arrêt entrepris retient à juste titre que les taxis "B" peuvent fixer librement les tarifs qu'ils entendent appliquer (cf. art. 73 al. 2 cum 23bis let. b RIT). En outre, la mise en application de ceux-ci n'est soumise à l'aval d'aucune autorité, les tarifs devant uniquement être communiqués au préalable au préposé intercommunal (ibid.). Cela implique l'existence de paramètres fixés à l'avance pour les taxis "B", obligation à laquelle ne sont pas soumis les chauffeurs "sui generis" qui, pour leur part, communiquent l'estimation du prix de la course par le biais de leur application. Dans ces conditions, on doit reconnaître avec l'autorité précédente que l'inégalité de traitement entre exploitants "B" et "sui generis" peut être relativisée. Pour le reste, en ce qui concerne le contrôle des prix au moyen d'un compteur horokilométrique, dès lors que la connaissance de son maniement n'est plus requise pour l'obtention d'un carnet de conducteur de taxi, conformément à l'art. 115 a. 1 RIT dans sa teneur initiale (cf. supra consid. A.b), la dérogation en faveur des chauffeurs "sui generis", qui n'ont pas l'obligation de munir leur véhicule d'un tel taximètre, contrairement
aux taxis "B", ne doit également pas être qualifiée de disproportionnée.
Troisièmement, l'avènement de l'économie de partage et la présence sur le marché d'une catégorie de chauffeurs professionnels utilisant de nouvelles interfaces numériques prestataire-utilisateur correspond à une réalité, mais qui doit au moins être réglementée, afin d'éviter des distorsions de concurrence avec les taxis traditionnels. Les caractéristiques de ces interfaces peuvent par ailleurs, aux conditions précitées, compenser les dérogations instituées par la disposition litigieuse.
Quatrièmement et surtout, il sied de rappeler la nature transitoire et provisoire de la disposition litigieuse, limitée à une durée maximale de deux ans, qui revêt une importance déterminante dans le cas d'espèce. En effet, conformément à l'art. 115 al. 3 RIT, cette dernière est vouée à prendre automatiquement fin après l'écoulement d'un délai d'un an après son entrée en vigueur, durée qui ne peut être prolongée que d'un an au plus; elle peut également prendre fin plus tôt en cas de révision complète du RIT ou d'adoption de la législation cantonale attendue. Par ailleurs, en cas de

suppression de l'art. 115 RIT pour quelque motif que ce soit, les autorisations "sui generis" deviennent nulles (art. 115 al. 4 RIT). En pratique, cela signifie que le système dérogatoire, en vigueur depuis le 10 décembre 2018, cessera de déployer ses effets le 10 décembre 2020 au plus tard. Dans ces conditions, il apparaît que les différences de traitement instaurées ne sont pas appelées à subsister dans la durée et sont réduites au minimum nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public poursuivi, si bien qu'il faut considérer que celles-ci sont proportionnées.
En conclusion, quand bien même le régime dérogatoire mis en place par l'art. 115 al. 2 et 4 in fine peut, sous certains aspects, être perçu comme problématique, toujours est-il que celui-ci demeure admissible dans la mesure où il permet de tenir compte, de manière transitoire, des irrégularités constatées sur le marché de la prise en charge véhiculée de personnes.

5.12. Au vu des considérants qui précèdent, les griefs des recourants tirés de la liberté économique et de l'égalité entre concurrents en lien avec l'art. 115 al. 2 et al. 4 in fine RIT doivent être écartés.

6.
Le recours est rejeté. Succombant, les recourants supportent les frais judiciaires, solidairement entre eux (art. 66 al. 1 et 5 LTF). Il n'est pas alloué de dépens (art. 68 al. 1 et 3 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.
Le recours est rejeté.

2.
Les frais judiciaires, arrêtés à 4'000 fr., sont mis à la charge des recourants, solidairement entre eux.

3.
Le présent arrêt est communiqué au mandataire des recourants, à l'Association de communes de la région lausannoise pour la réglementation du service des taxis, au Département des Institutions et de la Sécurité, au Tribunal cantonal du canton de Vaud, Cour constitutionnelle, et à la Commission de la concurrence COMCO.

Lausanne, le 10 mars 2020
Au nom de la IIe Cour de droit public
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Seiler

Le Greffier : Rastorfer