ARRÊT DU TRIBUNAL (cinquième chambre)

11 juin 2002 *

Dans l'affaire T-365/00,

Alsace International Car Service SARL (AICS), établie à Strasbourg (France), représentée par M^es^ J. C. Fourgoux et J. L. Fourgoux, avocats, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

Parlement européen, représenté par MM. O. Caisou-Rousseau et D. Peterheim, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

* Langue de procédure: le français.

ayant pour objet, d'une part, une demande d'annulation de la décision du Parlement du 4 octobre 2000 portant rejet de la demande de la requérante du 5 septembre 2000 concernant la validité du contrat conclu entre le Parlement et la Coopérative Taxi 13 et, d'autre part, une demande en réparation du préjudice prétendument subi du fait de cette décision,

LE TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (cinquième chambre),

composé de MM. J. D. Cooke, président, R. García-Valdecasas et M^me^ P. Lindh, juges,

greffier: M^me^ D. Christensen, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 5 février 2002,

rend le présent

Arrêt

Faits

1 La requérante est une société de location de voitures avec chauffeurs établie à Strasbourg.

2 Le 23 mars 1995, le Parlement a conclu un contrat avec l'Association centrale des autos taxis de la communauté urbaine de Strasbourg — Taxi 13 (ci-après l'«ACATS Taxi 13») pour le transport de personnes en voitures banalisées avec chauffeurs à l'occasion des sessions parlementaires à Strasbourg.

3 Cette activité de transport de personnes a donné lieu à des poursuites pénales engagées en 1998 par le procureur près le tribunal de grande instance de Strasbourg à l'encontre de plusieurs dirigeants et membres de l'ACATS Taxi 13 pour abus de confiance, travail clandestin et exercice illégal d'une activité de transporteur routier de personnes.

4 Le 13 novembre 1998, le Parlement et l'ACATS Taxi 13 ont décidé de résilier leur contrat à compter du 23 mars 1999. Une nouvelle entité dénommée Coopérative Taxi 13, créée le 12 octobre 1998, a succédé à l'ACATS Taxi 13 dans l'exécution de ce contrat jusqu'à son terme.

5 Le 27 janvier 1999, le Parlement a engagé une procédure de passation de marché (appel d'offres n° 99/S 18-8765/FR) pour le transport de personnes (députés, fonctionnaires ou invités du Parlement) en véhicules banalisés avec chauffeurs, à des conditions de prix forfaitaires, lors des sessions parlementaires à Strasbourg. Il est constant que ces services sont, matériellement, identiques à ceux que fournissait antérieurement l'ACATS Taxi 13 au Parlement.

6 La requérante a présenté une offre au Parlement le 10 février 1999 tout en critiquant les conditions de l'appel d'offres. Elle a fait valoir que celles-ci ne pourraient être remplies que par un soumissionnaire associé à des artisans chauffeurs de taxis contrevenant à la loi française. Elle a notamment prétendu

que seule une entreprise exerçant l'activité de remisier (service limousine — voiture de grande remise) serait à même de répondre aux exigences du Parlement dans le respect de la réglementation applicable au secteur du transport de personnes à titre onéreux.

7 Le Parlement a finalement attribué le marché en cause à la Coopérative Taxi 13, avec laquelle il a conclu un contrat le 31 mars 1999 (ci-après le «contrat du 31 mars 1999»).

8 Le 7 avril 1999, le Parlement a informé la requérante du rejet de son offre. Le 8 juin 1999, la requérante a introduit un recours (ci-après l'«affaire T-139/99») contre cette décision. Elle faisait valoir, en substance, que son offre avait été écartée au profit de professionnels — les chauffeurs de taxis — soumis à un statut et à une réglementation spécifique leur interdisant de soumissionner et d'exécuter les services de transport en cause dans des taxis banalisés.

9 Le Tribunal a rejeté ce recours par arrêt du 6 juillet 2000, AICS/Parlement (T-139/99, Rec. p. II-2849, ci-après l'«arrêt du 6 juillet 2000»).

10 Par ordonnance du 21 juin 2001, AICS/Parlement (C-330/00 P, Rec. p. I-4809), la Cour a rejeté le pourvoi formé par la requérante contre cet arrêt.

11 À l'issue des poursuites engagées en 1998 (voir point 3 ci-dessus), le tribunal correctionnel de Strasbourg a retenu, dans son jugement du 7 avril 2000, deux infractions distinctes à l'égard de 30 artisans chauffeurs de taxis membres de

l'ACATS Taxi 13 ayant fourni des services de transport au Parlement, à savoir le délit «d'exécution de travail dissimulé», d'une part, et celui «d'exercice d'une activité de transporteur public routier de personnes sans inscription au registre des transporteurs», d'autre part.

12 La requérante a adressé copie de ce jugement au président du Parlement, par lettre du 15 juin 2000, en attirant son attention sur la réitération des pratiques condamnées par le tribunal correctionnel de Strasbourg, constatée lors de la session parlementaire du mois de juin 2000. La requérante a, en outre, indiqué qu'elle souhaitait voir cesser ces pratiques illicites.

13 Le président du Parlement lui a répondu le 1er septembre 2000 que le jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg a été prononcé contre les artisans chauffeurs de taxis membres de l'ACATS Taxi 13, entité juridiquement distincte de la Coopérative Taxi 13 à laquelle le Parlement a, depuis lors, confié le marché de transport en cause. Après avoir rappelé à la requérante que son recours avait été rejeté par l'arrêt du 6 juillet 2000, le président du Parlement a ajouté:

«Le Parlement européen considère que le contrat en vigueur à l'heure actuelle ne contrevient pas à la législation française et je peux vous assurer que mon institution reste très attentive à ce que l'exécution du contrat demeure en conformité avec la réglementation applicable.»

14 Par lettre du 5 septembre 2000, la requérante, au terme d'une analyse détaillée de la législation française pertinente, a demandé au président du Parlement «de résilier dès [lors] le contrat [avec la Coopérative] Taxi 13 et de procéder, soit à son attribution [à son profit], soit à un nouvel appel d'offres en écartant bien évidemment toute soumission d'artisans taxis ou de groupements d'artisans taxis de manière à ne mettre en concurrence que des entreprises capables d'exécuter licitement les prestations».

15 Par lettre du 4 octobre 2000 (ci-après l'«acte attaqué»), le président du Parlement a rejeté cette demande dans les termes suivants:

«[...] Je tiens à vous préciser que [le Parlement a] attentivement pris connaissance des décisions rendues par [le Tribunal de première instance des Communautés européennes] et le tribunal de grande instance de Strasbourg.

Je vous confirme à ce sujet que la régularité de la passation du nouveau marché avec la Coopérative Taxi 13 ayant été confirmée par le Tribunal de première instance et que les manquements constatés par le tribunal de grande instance à l'égard de l'Association Taxi 13 n'étant plus relevés en ce qui concerne la Coopérative Taxi 13, le Parlement européen considère que l'exécution du contrat est conforme à la législation française.

[...]

Le changement intervenu est de toute évidence l'inscription au registre du commerce et au registre des transporteurs routiers de cette nouvelle société. Quant à l'utilisation des véhicules banalisés, j'ai demandé à mes services de vérifier que lorsque ces véhicules transportent les parlementaires, ils ne bénéficient pas des divers avantages que la réglementation ne concède qu'aux taxis.

Je vous précise enfin qu'il a été vérifié que les chauffeurs de la Coopérative Taxi 13 sont dûment assurés lorsqu'ils prestent pour le Parlement européen.

[...]»

Procédure

16 Par requête déposée au greffe le 29 novembre 2000, la requérante a introduit le présent recours.

17 Par acte déposé au greffe le 1er février 2001, le Parlement a soulevé une exception d'irrecevabilité au titre de l'article 114 du règlement de procédure.

18 Par ordonnance du Tribunal du 8 mai 2001, l'exception d'irrecevabilité a été jointe au fond et les dépens ont été réservés.

19 Sur rapport du juge rapporteur, le Tribunal (cinquième chambre) a décidé d'ouvrir la procédure orale et de poser aux parties certaines questions écrites. Les parties y ont répondu dans le délai imparti.

20 Les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions du Tribunal lors de l'audience du 5 février 2002.

Conclusions des parties

21 La requérante conclut à ce qui plaise au Tribunal:

— annuler l'acte attaqué;

— condamner le Parlement à réparer le préjudice causé par cet acte;

— condamner le Parlement aux dépens.

22 Le Parlement conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— rejeter le recours comme irrecevable ou, à titre subsidiaire, comme non fondé;

— condamner la requérante aux dépens.

Sur la recevabilité

Arguments des parties

23 À l'appui de son exception d'irrecevabilité, le Parlement soulève deux moyens.

24 À titre principal, le Parlement considère que, sous l'apparence d'un recours en annulation, le recours vise, en réalité, à obtenir la résiliation du contrat du 31 mars 1999 ou l'annulation de la passation du marché avec la Coopérative Taxi 13. L'acte attaqué ne produirait pas d'effets juridiques; loin de constituer une décision nouvelle, il ne s'agirait que d'un acte confirmatif des décisions antérieures attribuant le marché à la Coopérative Taxi 13 plutôt qu'à la requérante.

25 En outre, alors que la requérante ne pourrait saisir le juge communautaire, en vertu de l'article 232 CE, que d'un recours dirigé contre l'abstention du Parlement de lui adresser un acte autre qu'une recommandation ou un avis, la requérante attaquerait en l'espèce l'abstention du Parlement de prendre une décision à l'égard d'un tiers, la Coopérative Taxi 13.

26 À titre subsidiaire, le Parlement soutient que, si le recours devait être considéré comme étant dirigé contre la décision d'attribution du marché, il aurait alors un objet identique à celui rejeté par le Tribunal dans l'arrêt du 6 juillet 2000. En effet, le recours ayant donné lieu à cet arrêt était dirigé contre la lettre par laquelle le Parlement a informé la requérante que son offre n'avait pas été retenue. L'attribution du marché à la Coopérative Taxi 13 aurait impliqué nécessairement et indissociablement une décision concomitante de ne pas attribuer le marché aux

autres soumissionnaires. La requérante, en demandant au Tribunal d'annuler la décision de rejet de son offre, aurait mis nécessairement en cause la décision du Parlement d'attribuer ledit marché à la Coopérative Taxi 13. C'est précisément ce recours que le Tribunal aurait définitivement rejeté par l'arrêt du 6 juillet 2000 à la suite duquel la requérante n'a pas formé de recours en révision. S'il était recevable, le présent recours permettrait à la requérante de se soustraire à l'autorité de la chose jugée attachée à cet arrêt en présentant comme une décision nouvelle l'acte attaqué, qui ne fait que confirmer la décision contestée dans l'affaire T-139/99.

27 La requérante estime, pour sa part, que l'acte attaqué peut faire l'objet d'un recours en annulation. Elle rappelle qu'aux termes de l'arrêt du 6 juillet 2000 le Parlement «a affirmé lors de l'audience que, si son interprétation de la législation française s'avérait inexacte, il serait obligé de résilier le contrat en cause» (point 45). C'est pour lui rappeler cet engagement sans réserve que la requérante, par lettre du 5 septembre 2000, aurait demandé au Parlement, à la lumière du jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000, de résilier «le contrat Taxi 13» et de procéder à une nouvelle attribution de marché. L'acte attaqué, en ce qu'il refuse de faire droit à cette demande, ferait grief à la requérante.

Appréciation du Tribunal

28 Le recours prévu à l'article 232 CE tend à faire constater l'inaction illégale d'une institution. En l'espèce, le recours dont la recevabilité est contestée n'est pas dirigé contre une omission du Parlement mais vise l'acte par lequel ce dernier a répondu à une demande de la requérante. Dès lors, le moyen du Parlement fondé sur les conditions de recevabilité du recours prévu à l'article 232 CE n'est pas fondé.

29 Pour le reste, il y a lieu d'examiner si, comme le prétend le Parlement, l'acte attaqué est purement confirmatif de la décision attaquée dans l'affaire T-139/99.

30 En effet, est irrecevable un recours en annulation dirigé contre une décision purement confirmative d'une décision antérieure. Une décision est purement confirmative d'une décision antérieure si elle ne contient aucun élément nouveau par rapport à un acte antérieur et n'a pas été précédée d'un réexamen de la situation du destinataire de cet acte antérieur (arrêt de la Cour du 10 décembre 1980, Grasselli/Commission, 23/80, Rec. p. 3709, point 18, arrêt du Tribunal du 22 novembre 1990, Lestelle/Commission, T-4/90, Rec. p. II-689, points 24 à 27, et ordonnance du Tribunal du 4 mai 1998, BEUC/Commission, T-84/97, Rec. p. II-795, point 52).

31 Dans l'affaire T-139/99, la requérante demandait l'annulation de la décision du Parlement du 7 avril 1999 de ne pas lui attribuer le marché en cause, arguant, notamment, de la non-conformité du contrat du 31 mars 1999 avec la législation française applicable à l'activité des taxis. Le Tribunal a vérifié si le Parlement avait respecté son obligation de s'assurer que les conditions prévues dans l'appel d'offres n'incitaient pas les soumissionnaires potentiels à violer la législation nationale applicable à leur activité. Pour ce faire, il a examiné si le Parlement avait commis une erreur manifeste dans son interprétation de la législation française applicable. Estimant que tel n'était pas le cas, il a rejeté le moyen tiré d'une violation du droit français (arrêt du 6 juillet 2000, points 39 à 46).

32 Dans son jugement du 7 avril 2000, le tribunal correctionnel de Strasbourg s'est prononcé sur la conformité avec le droit français des conditions d'exécution des contrats passés par le Parlement pour le transport de personnes dans des véhicules de taxi banalisés lors des sessions parlementaires à Strasbourg. Dans la mesure où ce jugement a été prononcé postérieurement à la procédure orale et, a fortiori, après la décision contestée dans l'affaire T-139/99, le Tribunal ne l'a pas pris en considération dans son arrêt du 6 juillet 2000 (voir ordonnance AICS/Parlement, précitée, point 22).

33 Le tribunal correctionnel de Strasbourg ayant jugé que les services de transports fournis par l'ACATS Taxi 13 étaient contraires à la législation applicable à l'activité des taxis, la requérante a demandé au Parlement, le 5 septembre 2000, d'en tirer les conséquences et de résilier le contrat du 31 mars 1999.

34 Le jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000 constitue donc un élément nouveau à la lumière duquel le Parlement a examiné la demande de la requérante. En réponse à celle-ci, le Parlement a, en substance, maintenu la position qu'il avait défendue dans l'affaire T-139/99, selon laquelle la passation du marché en cause avec une entreprise exploitant des taxis est conforme au droit français.

35 La circonstance que le Parlement ne soit pas revenu sur sa position initiale ne suffit pas, au regard de la jurisprudence rappelée ci-dessus, à conférer à l'acte attaqué un caractère purement confirmatif de la décision contestée dans l'affaire T-139/99. Il apparaît, d'ailleurs, que le Parlement a adopté l'acte attaqué après avoir procédé à un nouvel examen des arguments de la requérante à l'aune du jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg.

36 En refusant, dans l'acte attaqué, de tirer les conséquences du jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg, le Parlement a pris une décision qui tend à maintenir une situation juridique dont la requérante conteste la légalité. Cette dernière prétend en substance qu'une entreprise exploitant des véhicules de taxi n'est pas autorisée à offrir les services faisant l'objet du contrat du 31 mars 1999, ceux-ci étant, de par leur nature, réservés par la législation française aux entreprises exerçant l'activité réglementée de transport dit de «grande remise».

37 Il apparaît ainsi que l'acte attaqué produit des effets juridiques obligatoires de nature à affecter les intérêts de la requérante en sa qualité d'entreprise de transport de grande remise et de soumissionnaire évincé d'un marché attribué à une entreprise exploitant des véhicules de taxi.

38 Dans ces circonstances, l'acte attaqué n'est pas purement confirmatif mais constitue une décision susceptible de faire l'objet d'un recours en annulation.

39 Le Parlement ayant pris une nouvelle décision à la suite du jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000, le présent recours n'a pas le même objet que dans l'affaire T-139/99, de sorte qu'il ne se heurte pas à l'autorité de la chose jugée attachée à l'arrêt du 6 juillet 2000.

40 Il résulte de tout ce qui précède que le recours est recevable.

Sur le fond

Sur la demande en annulation

Arguments des parties

41 La requérante soutient, en substance, que l'utilisation de taxis pour le transport de personnes en véhicules banalisés telle qu'envisagée dans le contrat du 31 mars 1999 entre le Parlement et la Coopérative Taxi 13 est contraire au droit français. Celui-ci interdirait l'utilisation à titre onéreux de taxis dépourvus de leurs signes distinctifs. Le Parlement aurait ainsi méconnu tant son obligation de ne pas inciter les soumissionnaires potentiels à violer la législation nationale applicable à leur activité que son engagement solennel pris devant le Tribunal (arrêt du 6 juillet 2000, points 41 et 45).

42 La requérante expose que les taxis sont affectés à une activité de service de transport public régie par la loi du 13 mars 1937 sur l'organisation de l'industrie

du taxi et ses décrets d'application. À ce titre, ils bénéficieraient de certains avantages: autorisation de stationnement sur la voie publique, détaxe sur le carburant, TVA réduite à l'achat du véhicule, exonération de la vignette automobile et de la taxe professionnelle et régime d'amortissement privilégié. En contrepartie, les taxis seraient contraints d'être obligatoirement pourvus de signes distinctifs (compteur horokilométrique, dispositif extérieur portant la mention «taxi», plaque scellée au véhicule visible de l'extérieur et numéro d'autorisation de stationnement).

43 Les autres services de transport de personnes seraient régis par la loi 82-1153, du 30 décembre 1982, dite «loi d'orientation des transports intérieurs» (JORF du 31 décembre 1982) et par ses décrets d'application. Le décret 85-891, du 16 août 1985, relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes (JORF du 23 août 1985) précise, en son article 1er, que ses dispositions ne sont pas applicables «aux transports effectués par les taxis, les voitures de petites et grandes remises, les ambulances et les voitures de pompes funèbres qui sont soumis à des réglementations particulières».

44 La requérante soutient ainsi que les véhicules destinés à l'activité de taxi ne peuvent pas être utilisés, même occasionnellement, pour d'autres services de transport à titre onéreux.

45 C'est pourquoi le jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000 aurait condamné certains membres de l'ACATS Taxi 13 à titre personnel pour s'être livrés à un travail illégal avec le Parlement, l'activité d'artisan chauffeur de taxi étant exclusive de l'activité de transport public de personnes qu'ils exerçaient pour le compte du Parlement en dépouillant leurs véhicules des signes distinctifs du taxi.

46 L'inscription éventuelle de la Coopérative Taxi 13 au registre des entreprises de transport public routier de personnes serait, à cet égard, indifférente. En effet,

cette inscription ne serait pas de nature à faire disparaître l'infraction constatée par le tribunal correctionnel de Strasbourg résultant de l'utilisation de véhicules de taxi dépourvus de certains de leurs signes distinctifs pour des services excédant les limites réglementaires de leur usage.

47 La requérante ajoute que le Parlement savait depuis 1985 ou, pour le moins, depuis 1992 que les conditions d'exécution des services de transport en cause contrevenaient à la législation française.

48 Enfin, la requérante souligne que, lors de l'audience, dans l'affaire T-139/99, le Parlement avait affirmé «que, si son interprétation de la législation française s'avérait inexacte, il serait obligé de résilier le contrat». Le tribunal correctionnel de Strasbourg ayant définitivement tranché la question de la légalité des services de transport en cause, il appartiendrait au Parlement d'honorer son engagement.

49 Le Parlement rejette ces griefs.

50 En premier lieu, le Parlement fait valoir que les services que lui fournit la Coopérative Taxi 13 sont des services de transport dits «privés». Il rappelle que, en France, les transports intérieurs sont encadrés par la loi 82-1153, du 30 décembre 1982, dont l'article 29 est rédigé comme suit:

«Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes:

[...]

— services privés;

[...]

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'État [...]»

51 Le Parlement invoque également les dispositions du décret 87-242, du 7 avril 1987, relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes (JORF du 8 avril 1987, p. 3980), qui prévoit:

«Les transports de leur personnel organisés pour leurs besoins normaux de fonctionnement par les collectivités publiques, y compris les établissements d'enseignement, les entreprises et les associations, sont considérés comme des services privés [article 1er].

Sont également considérés comme des services privés lorsqu'ils répondent à leurs besoins normaux de fonctionnement:

a) Les transports organisés par des collectivités ou leurs groupements pour des catégories particulières d'administrés, dans le cadre d'activités relevant de leurs compétences propres, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique;

[...]

d) Les transports organisés par des entreprises pour leur clientèle [...]

e) Les transports organisés par des associations pour leurs membres, sous réserve que ces déplacements soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques [article 2].

Les transports visés à l'article 2 du présent décret doivent être exécutés à titre gratuit soit avec des véhicules appartenant à l'organisateur, soit avec des véhicules pris par lui en location sans conducteur. La mise à la disposition de l'organisateur de véhicules avec conducteur ne peut être effectuée que par une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personnes [article 3].»

52 Certes, le jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000 indiquerait que «l'activité distincte de celle d'artisan taxi exercée par les prévenus

pour fournir des prestations de transport de personne en exécution des contrats passés avec le Parlement européen, les 1er septembre 1988 et 27 juillet 1991 puis le 23 mars 1995, ne saurait être analysée comme un service privé de transport routier non urbain de personnes, visé par l'article 29 de la loi du 30 décembre 1982 et le décret [...] 87-242 du 7 avril 1987, le Parlement européen ne rentrant à l'évidence pas dans l'une des catégories d'organisateur énumérées par ces dispositions». Cependant, le Parlement considère que cette interprétation, peu argumentée, appelle plusieurs tempéraments.

53 Premièrement, ce jugement, même s'il a autorité de chose jugée, ne vaudrait que pour les faits et parties de la cause.

54 Deuxièmement, cette interprétation serait donnée dans un jugement de première instance et non dans un arrêt de la Cour de cassation.

55 Troisièmement, le décret 87-242 devrait être interprété dans un sens conforme aux dispositions de la loi 82-1153 qu'il met en œuvre. Or, l'article 5 de cette loi préciserait que les transports que les personnes publiques ou privées organisent pour leur propre compte sont des services privés. S'il est vrai que les articles 1er et 2 du décret 87-242 ne visent pas explicitement le cas d'une organisation internationale telle que le Parlement, ce dernier est toutefois d'avis que, aux termes de l'article 5 de la loi 82-1153, le transport de ses membres n'est pas un transport public. Pour l'application du décret 87-242, le Parlement considère qu'il doit être assimilé à une collectivité publique, entreprise ou association qui effectue un service privé.

56 Estimant avoir ainsi démontré le caractère privé des services de transport en cause, le Parlement cherche, en second lieu, à dissiper toute confusion entre le régime juridique applicable au transport par taxi, aux signes distinctifs requis à cet égard et aux véhicules utilisés pour ces services.

57 Le Parlement admet que le transport par taxi relève exclusivement du transport public (voir article 1er du décret 73-225, du 2 mars 1973, relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise, JORF du 3 mars 1973). En contrepartie des avantages et facilités qui leur sont accordés (stationnement sur la voie publique, réductions des accises sur le carburant, TVA à taux réduit), les taxis devraient être aisément identifiés par des signes distinctifs.

58 Néanmoins, cela ne signifierait pas pour autant que le véhicule en tant que tel soit exclusivement affecté au transport public de personnes à titre onéreux. Il serait admis que, moyennant l'extinction, la dissimulation ou le démontage du dispositif extérieur, le véhicule puisse être utilisé par son propriétaire ou par ses employés à des fins personnelles, étant entendu que, dans de tels cas, l'utilisateur ne saurait valablement faire usage des avantages et facilités réservés à l'exploitation du véhicule en tant que taxi. Selon le Parlement, le propriétaire jouit, dans le respect des lois et règlements pertinents, du droit d'utiliser son véhicule ainsi banalisé, notamment pour le transport routier non urbain de personnes, dans les conditions prévues par l'article 3, deuxième phrase, du décret 87-242, du 7 avril 1987, c'est-à-dire moyennant inscription au registre des entreprises de transport public routier de personnes.

59 Le Parlement soutient que cette interprétation est conforme à celle des autorités françaises. À titre de preuve, il produit une lettre du 13 août 2001 du ministère de l'Intérieur adressée au président de la Fédération nationale des artisans du taxi, dont les passages pertinents sont rédigés comme suit:

«Je vous confirme que la société 'taxi 13' honore le contrat du Parlement européen dans le cadre des dispositions du décret du 7 avril 1987 relatif aux services privés de transports routiers non urbains de personnes pris en application de l'article 29 de la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982.

Les artisans de 'taxi 13' qui sont inscrits au registre des transports conformément à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 peuvent exercer cette activité de services privés avec leur véhicule taxi.

[...]

Je viens de saisir M. le Préfet du Bas-Rhin afin de lui rappeler les points précités et de lui demander de prier les services de police et de gendarmerie ainsi que l'inspection du travail des transports de faire preuve d'un discernement accru dans leurs activités de contrôle à l'égard des membres de 'taxi 13'. Ces artisans sont tout à fait habilités à transporter des parlementaires européens dans le cadre d'activités de services privés et conformément au contrat qui les lie à cette institution internationale.

[...]»

60 En dernier lieu, le Parlement affirme que si l'ACATS Taxi 13 a bien été condamnée pour défaut d'inscription au registre des entreprises de transport public routier de personnes, la Coopérative Taxi 13, quant à elle, est bien inscrite audit registre. Ainsi, cette dernière exercerait pour le Parlement un service privé de transport routier de personnes avec des véhicules banalisés, en conformité avec le droit français.

61 Par conséquent, le Parlement estime qu'il n'est pas tenu de résilier le contrat du 31 mars 1999 et qu'il commettrait une faute de nature à engager sa responsabilité vis-à-vis de son cocontractant s'il le faisait.

Appréciation du Tribunal

62 La requérante pose essentiellement la question de savoir si, dans l'acte attaqué, le Parlement était fondé à considérer que la législation française ne s'oppose pas à l'exécution des services de transport de personnes en cause avec des véhicules de taxi.

63 Le Tribunal a jugé que les institutions sont tenues de s'assurer que les conditions prévues dans un appel d'offres n'incitent pas les soumissionnaires potentiels à violer la législation applicable à leur activité. L'interprétation du droit français n'incombant qu'aux autorités françaises, il appartient seulement au Tribunal de déterminer si le Parlement a, dans l'acte attaqué, commis une erreur manifeste d'appréciation dans son interprétation de la législation française (arrêt du 6 juillet 2000, points 40 et 41).

64 Dans l'affaire T-139/99, le Tribunal a considéré que le Parlement n'avait pas commis une erreur manifeste d'appréciation en affirmant que la législation française n'interdisait pas l'exécution pour le compte du Parlement de services de transport à titre onéreux dans des taxis banalisés à condition que ces services soient couverts par une inscription au registre des entreprises de transport public routier de personnes. Le Tribunal a, en effet, considéré que la requérante n'était pas parvenue à établir le caractère manifestement erroné de l'appréciation du Parlement selon laquelle la législation française n'interdit pas aux artisans chauffeurs de taxis d'assurer conformément à l'appel d'offres des services privés de transport routier non urbain de personnes (arrêt du 6 juillet 2000, point 42).

65 Force est de constater que cette appréciation du Parlement a, par la suite, été catégoriquement infirmée par les termes claires du jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000.

66 En effet, la juridiction française a jugé que «l'activité distincte de celle d'artisan taxi exercée par les prévenus pour fournir des prestations de transport de personnes en exécution des contrats passés avec le Parlement européen, les 1er septembre 1988 et 27 juillet 1991 puis le 23 mars 1995, ne saurait être analysée comme un service privé de transport routier non urbain de personnes, visé par l'article 29 de la loi du 30 décembre 1982 et le décret [...] 87-242 du 7 avril 1987, le Parlement européen ne rentrant à l'évidence pas dans l'une des catégories d'organisateur énumérées par ces dispositions, soumis à une déclaration préalable au Préfet du Bas-Rhin; qu'en outre, il résulte de l'article 1er du décret [...] 85-891 d'application de la loi [82-1153], en date du 16 août 1985, que l'activité des taxis est exclue du champ d'application de la [loi 82-1153]».

67 En outre, le tribunal correctionnel de Strasbourg a précisé que la législation française s'oppose à ce que l'activité de transport public de personnes en cause soit exercée avec des véhicules de taxi. Il a, en effet, jugé:

«Attendu, en définitive, que l'activité d'artisan taxi exercée par les prévenus et pour laquelle ils étaient immatriculés au registre des métiers était exclusive de l'activité de transport public de personnes qu'ils exerçaient pour le compte du Parlement européen dans les conditions sus-rappelées; que cette activité de transport public de personnes ne pouvait être exercée que, d'une part, après immatriculation au registre du commerce et des sociétés et inscription au registre des transporteurs routiers de personnes tenu à la direction départementale de l'équipement du Bas-Rhin et, d'autre part, avec un véhicule distinct de celui pour lequel les prévenus bénéficiaient d'une autorisation d'exploiter; que les contraintes liées au taxi et à l'activité de conducteur de taxi ont en effet des contreparties non négligeables telles que la valeur patrimoniale — à l'issue d'un certain délai — de l'autorisation d'exploiter, le droit de stationner sur des zones d'attente du domaine public, le bénéfice d'une détaxe sur le carburant, d'une TVA minorée (5,5 %), de l'exonération de la vignette automobile et de la taxe professionnelle, d'amortissements privilégiés...; que ces avantages inhérents à l'activité de taxi ne sauraient, sans incohérence, être attachés à une activité distincte dégagée des contraintes dont ils sont la contrepartie; que vainement les prévenus font valoir leur quête incessante d'informations et d'autorisations, pour

exercer une activité dans des conditions d'illégalité dont ils étaient parfaitement avertis; que l'instruction et les débats établissent suffisamment que l'équivoque supposée de la loi et du règlement dont ils arguent n'a été entretenue que par la mauvaise foi des prévenus [...] ainsi que par la complaisance de certains représentants de l'État auprès desquels ils recherchaient une caution, au prix d'un intense lobbying, pour obtenir un cadre juridique à une situation dérogeant à la loi dans laquelle ils s'étaient sans vergogne installés [...]»

68 S'agissant des critiques formulées par le Parlement à l'encontre de ce jugement, il y a lieu de rappeler qu'il s'agit d'un jugement définitif, revêtu de l'autorité de la chose jugée. Le caractère relatif de l'autorité de la chose jugée ne remet nullement en cause la pertinence de ce jugement pour le présent litige dans la mesure où, en droit, il tranche la question de savoir si des services de transport de personnes à titre onéreux peuvent être licitement fournis au Parlement à partir de véhicules de taxi banalisés et où, en fait, il est constant que ces services de transport sont identiques à ceux faisant l'objet du contrat du 31 mars 1999.

69 Dès lors, le Tribunal prend acte de l'interprétation du droit français énoncée en termes dépourvus d'ambiguïté par le tribunal correctionnel de Strasbourg dans ce jugement. La validité de ce jugement définitif ne saurait être remise en cause par une lettre de l'administration française postérieure à l'acte attaqué.

70 Dans ces circonstances, le Tribunal estime que les services de transport de personnes en cause, en ce qu'ils sont effectués avec des véhicules de taxi, sont exécutés dans des conditions contraires à la réglementation nationale applicable, telle qu'interprétée par le tribunal correctionnel de Strasbourg.

71 Il découle de l'ensemble de ces éléments que le Parlement a commis une erreur manifeste d'appréciation en considérant, à la lumière du jugement du tribunal correctionnel de Strasbourg du 7 avril 2000, que l'exécution du contrat du 31 mars 1999 était conforme à la législation française applicable aux taxis.

72 Le moyen étant fondé, il y a lieu d'annuler l'acte attaqué.

Sur la demande en réparation

Arguments des parties

73 La requérante estime avoir subi un préjudice certain en raison du refus du Parlement de résilier le marché dont elle a été évincée. Elle sollicite une indemnité calculée sur la base de 10 000 euros par mois à compter de la date de l'acte attaqué, et ce jusqu'à la résiliation du contrat du 31 mars 1999. Ce montant correspondrait à la marge bénéficiaire que la requérante aurait dégagée si le marché en cause lui avait été attribué.

74 Le Parlement réfute ce grief et soutient que l'acte attaqué n'a causé aucun préjudice à la requérante.

75 Le Parlement estime que, même s'il résiliait le contrat du 31 mars 1999, il ne serait pas tenu de conclure un marché avec la requérante. Afin de répondre à ses besoins de transport, il pourrait organiser un nouvel appel d'offres ou trouver d'autres moyens.

76 Le Parlement rappelle que la requérante n'avait pas satisfait à l'un des critères de l'appel d'offres et n'était pas en mesure d'assurer l'ensemble des prestations exigées, de sorte qu'elle n'avait aucune chance que le marché lui soit attribué.

77 Enfin, le Parlement fait valoir que le calcul du prétendu dommage de la requérante est basé sur une perte de profit. Or, l'indemnisation d'un tel dommage présupposerait la mise en cause de la responsabilité contractuelle du Parlement, et non sa responsabilité extracontractuelle. En l'absence de tout contrat avec la requérante, celle-ci ne saurait prétendre à la compensation d'une perte de profit.

Appréciation du Tribunal

78 Selon une jurisprudence constante, l'engagement de la responsabilité non contractuelle de la Communauté en vertu de l'article 288, deuxième alinéa, CE, suppose la réunion d'un ensemble de conditions en ce qui concerne le caractère illégal du comportement reproché à l'institution, la réalité du dommage et l'existence d'un lien de causalité entre ce comportement et le préjudice allégué. Il en résulte que la responsabilité de la Communauté ne saurait être tenue pour engagée sans que soient réunies toutes ces conditions (arrêt de la Cour du 29 septembre 1982, Oleifici Mediterranei/CEE, 26/81, Rec. p. 3057, point 16, et arrêt du Tribunal du 16 octobre 1996, Efisol/Commission, T-336/94, Rec. p. II-1343, point 30).

79 En l'espèce, le préjudice allégué par la requérante tient à la perte d'une chance de se voir attribuer le marché en cause dans l'hypothèse où le Parlement aurait accueilli sa demande du 5 septembre 2000. Force est de constater qu'un tel préjudice ne présente pas un caractère réel et certain de nature à engager la responsabilité de la Communauté.

80 En effet, rien ne permet de considérer que, si le Parlement n'avait pas commis une erreur manifeste d'appréciation de la législation française telle qu'interprétée par le tribunal correctionnel de Strasbourg dans le jugement du 7 avril 2000, il aurait attribué le marché en cause à la requérante ou ouvert une nouvelle procédure d'appel d'offres à laquelle cette dernière aurait été en mesure de participer.

81 Dès lors, la demande en réparation doit être rejetée.

Sur les dépens

82 Aux termes de l'article 87, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens.

83 Le Parlement ayant succombé pour l'essentiel et la requérante ayant conclu en ce sens, il y a lieu de le condamner aux dépens, y compris ceux réservés par l'ordonnance du Tribunal du 8 mai 2001.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (cinquième chambre)

déclare et arrête:

1) La décision du Parlement du 4 octobre 2000 rejetant la demande de la requérante du 5 septembre 2000 est annulée.

2) La demande en réparation est rejetée.

3) Le Parlement est condamné aux dépens, y compris ceux réservés par l'ordonnance du Tribunal du 8 mai 2001.

Cooke García-Valdecasas Lindh

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 11 juin 2002.

Le greffier

H. Jung

Le président

J. D. Cooke