

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

**LE PRÉSIDENT DE LA VI^e CHAMBRE DES VACATIONS
SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ**

A R R Ê T

n° 251.209 du 6 juillet 2021

A. 233.944/VI-22.076

En cause : **la société anonyme EUROBUSSING BRUSSELS**,
ayant élu domicile chez
M^e Xavier CLOSE, avocat,
avenue de l'Observatoire 10
4000 Liège,

contre :

la ville d'Ottignies-Louvain-La-Neuve,
ayant élu domicile chez
M^{es} Marie BOURGYS et
Yves SCHNEIDER, avocats
chemin de la Maison du Roi 34C
1380 Lasne.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 23 juin 2021, la société anonyme Eurobussing Brussels demande la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de la « décision du 15 avril 2021 du Collège communal d'Ottignies-Louvain-La-Neuve attribuant le “marché public de services ayant pour objet les transports scolaires internes, les transports de personnes du 3^{ème} âge et divers transports ponctuels du 01/05/2021 au 30/04/2025” à la société Voyages Star ».

II. Procédure

Par une ordonnance du 24 juin 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 5 juillet 2021.

La contribution et le droit visés respectivement aux articles 66, 6°, et à l'article 70 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État ont été acquittés.

La note d'observations et le dossier administratif ont été déposés.

M^{me} Nathalie Van Laer, conseiller d'État, Président f.f., a exposé son rapport.

M^e Xavier Close, avocats comparaissant pour la partie requérante, et M^e Yves Schneider, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M^{me} Muriel Vanderhelst, premier auditeur au Conseil d'État, a été entendue en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Exposé des faits utiles

Le 22 janvier 2021 est paru au Bulletin des adjudications un avis relatif à un marché public de services « ayant pour objet les transports scolaires internes, les transports de personnes du 3^{ème} âge et divers transports ponctuels du 01/05/2021 au 30/04/2025 ». Un avis a également été publié au Journal Officiel de l'Union européenne le 27 janvier 2021.

Le cahier spécial des charges précise que le marché sera attribué sur la base de quatre critères d'attribution pour un total de 100 points. Le deuxième critère, intitulé « Qualité du service appréciée par la sécurité de voyage offerte aux passagers » et valant 25 points, est décrit comme suit :

« Le soumissionnaire fournira une note relative à la manière dont il compte organiser les services en réponse aux demandes de transports scolaires internes récurrents, de transports de personne du 3^{ème} âge et de transports liés aux plaines de vacances. Celle-ci détaillera les véhicules (nombre, capacité, âge, kilométrage, norme environnementale) et personnels utilisés.

Pour rappel, les bus à double étage ne sont pas autorisés.
L'usage de véhicules hybrides est un atout pour ce critère.

Ce critère d'attribution sera évalué sur base des véhicules proposés par le soumissionnaire et des dispositions mises en place pour permettre aux passagers de voyager en sécurité (*cf* point III.2. des clauses techniques) ».

Trois soumissionnaires dont la partie requérante et la société anonyme Voyages Star ont déposé une offre.

Au cours de sa séance du 15 avril 2021, le collège communal de la ville d'Ottignies-Louvain-La-Neuve a décidé d'attribuer le marché à la société anonyme

Voyages Star. Il s'agit de l'acte attaqué qui a été communiqué à la partie requérante par un courrier recommandé du 10 juin 2021 ainsi que par un courrier électronique envoyé le 24 juin 2021.

IV. Moyen unique

IV.1. Thèses des parties

A. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un moyen unique de la violation du principe général de transparence dans l'attribution des marchés publics, des articles 4 et 81, § 4, de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, des articles 4 et 5 de la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et du principe général *patere legem quam ipse fecisti*.

Elle explique que son offre est classée deuxième en raison d'une différence de 4,3 points et que l'avantage donné à l'attributaire est uniquement dû au deuxième critère d'attribution. Elle précise que le cahier spécial des charges annonçait que ce deuxième critère « serait examiné au regard des “véhicules proposés par le soumissionnaire” et des “dispositions mises en place pour permettre aux passagers de voyager en sécurité” ». Elle note que « bien que la décision d'attribution ne procède à aucune répartition explicite des points entre ces divers paramètres, il peut être déduit des cotations globales remises aux soumissionnaires pour le deuxième critère d'attribution que l'acte attaqué a accordé une prépondérance au sous-critère de l'exclusion des transports debout et/ou au sous-critère de l'utilisation d'un car de plus petite taille pour les 3x20 » et développe trois branches.

Dans une première branche, elle fait valoir que « l'acte attaqué utilise, lors de l'examen des offres au regard du deuxième critère d'attribution, le (sous) critère de l'“utilisation d'un car de plus petite taille pour les transports de 3x20 (plus confortable et plus facile à l'usage pour le public concerné que les grands bus)” » alors que ce critère n'était pas annoncé dans les documents du marché et que son utilisation ne peut donc être jugée conforme au principe de transparence puisqu'il « dénature [...] complètement le critère défini par le cahier général des charges, qui vise clairement la “qualité du service appréciée par la sécurité de voyage offerte aux passagers” ». Elle estime que le « confort plus grand que le pouvoir adjudicateur voit dans l'utilisation de cars de plus petite taille pour le transport des passagers 3x20 n'a aucun lien, même lointain, avec leur sécurité » et en déduit que « l'utilisation de ce

sous-critère modifie donc partiellement le critère d'attribution, d'une manière que les soumissionnaires ne pouvaient pas envisager à la lecture du cahier des charges ».

Dans une deuxième branche, elle soutient que le pouvoir adjudicateur a donné une importante prépondérance au sous-critère, non-mentionné dans les documents du marché, de l'exclusion du transport debout et que cette intention d'utiliser ce sous-critère, et de lui accorder une importante prépondérance, semble exister dès la confection des documents du marché au regard du raisonnement tenu dans la décision d'attribution puisque le pouvoir adjudicateur y « indique, en substance, avoir souhaité imposer un transport de passagers uniquement assis, avoir estimé ne pas pouvoir le faire juridiquement, et avoir dès lors décidé de faire du critère de la sécurité (que le pouvoir adjudicateur semble purement et simplement assimiler à l'obligation de prévoir une place assise pour chaque passager) le deuxième critère d'attribution en ordre d'importance ». Elle explique que si le pouvoir adjudicateur pouvait décider de donner une grande importance au transport assis des passagers, il lui appartenait « dès le moment [...] où il avait décidé de l'importance déterminante de ce sous-critère dès la rédaction du cahier des charges », d'informer les soumissionnaires de cette prépondérance, dans le respect du principe de transparence. Elle constate que le pouvoir adjudicateur « a reçu deux offres (sur trois) qu'il estime insatisfaisantes sur le plan de la sécurité, ce qui ne serait pas arrivé s'il avait clairement exposé ses intentions » et souligne que si elle avait connu cette exigence et sa prépondérance, elle aurait formulé son offre différemment.

Dans une troisième branche, elle fait valoir ce qui suit :

« La motivation formelle de la décision d'attribution énonce, au sujet du deuxième critère d'attribution, les critères qui ont été retenus par le pouvoir adjudicateur pour départager les offres et pour donner la préférence à l'offre de la société Voyages Star.

La motivation formelle de la décision reste toutefois déficiente :

- Alors que le pouvoir adjudicateur remet une cote à chaque offre en fonction de ce critère d'attribution, le texte de l'acte attaqué n'énonce pas précisément la note correspondant aux divers paramètres utilisés pour comparer les offres.

Ainsi, la requérante était apparemment la seule société soumissionnaire à avoir démontré le respect de la norme iso 39001 « Systèmes de management de la sécurité routière ».

La décision d'attribution mentionne ce fait, et ne paraît pas rejeter la pertinence de cette norme s'agissant d'examiner la sécurité offerte aux passagers, mais il est impossible de déterminer si le pouvoir adjudicateur en a réellement tenu compte, et la mesure dans laquelle il en a tenu compte.

Il semble en tout cas certain que le non-respect de cette norme n'a entraîné, pour la société Voyages Star, que la perte d'un demi-point sur un total de 25.

L'offre de la société requérante obtient dans le même temps 2,5 points de plus que la société Coach Partners, alors que la différence entre les deux offres semble essentiellement résider dans le respect de cette norme ISO par la requérante.

La méthode de comparaison des offres n'est pas suffisamment explicitée par l'acte attaqué, de sorte que, à tout le moins, il semble résulter de la motivation formelle de l'acte attaqué que l'attribution des cotes s'est faite de manière arbitraire.

La requérante pourrait éventuellement développer un moyen relatif l'absence de prise en considération de sa possession de la norme ISO 39001, mais elle n'est pas en mesure de déduire, à la lecture de l'acte attaqué, le sort que le pouvoir adjudicateur a réservé à cet aspect de son offre.

- Le texte de l'acte attaqué ne permet pas aux soumissionnaires évincés de connaître précisément l'importance accordée par le pouvoir adjudicateur aux différents sous-critères utilisés pour départager les offres.

La requérante en est réduite à utiliser une déduction logique [...] pour déterminer que la prépondérance a été – semble-t-il – accordée par le pouvoir adjudicateur soit à l'exclusion du transport debout, soit à l'utilisation d'un car de plus petite taille pour les transports de 3x20, soit aux deux conjointement (mais selon une clé de répartition qui reste inconnue).

Une telle motivation formelle ne permet pas à la requérante ni à Votre Conseil de vérifier l'objectivité de l'examen des offres, et le caractère exact, pertinent et légalement admissible des motifs utilisés par le pouvoir adjudicateur pour départager les offres ».

B. Thèse de la partie adverse

La partie adverse expose que les éléments descriptifs énoncés sous le deuxième critère, à savoir « les véhicules proposés » et « les dispositions mises en place pour permettre aux passagers de voyager en sécurité », ne constituent pas des « sous-critères », mais des éléments d'appréciation qui explicitent la manière dont ce critère va être évalué. Elle explique qu'il « n'est pas manifestement erroné de considérer que la sécurité des passagers peut dépendre ou être influencée, d'une part, par le type de véhicules proposés et, d'autre part, par les dispositions mises en place par les soumissionnaires pour assurer le transport des passagers en sécurité ». Elle fait également valoir que la « requérante ne peut davantage être suivie lorsqu'elle déduit de la motivation de l'acte attaqué que la partie adverse aurait "utilisé" d'autres sous-critères au stade de l'examen des offres, tels que celui de "l'exclusion du transport debout" ou celui de "l'utilisation d'un car de plus petite taille pour les transports de 3x20" », car « de tels éléments participent ou contribuent à la sécurité générale des passagers, de telle sorte que, même s'ils avaient fait l'objet d'une mention spécifique dans les documents de marché, ils n'auraient pas été de nature à influencer la préparation des offres ». Elle estime « évident, d'une part, que la sécurité des passagers sera avant tout fonction de la position assise ou debout qu'occupent ces derniers dans les véhicules mis à disposition » et que sans « même devoir déterminer si, par exemple, les bus proposés sont, ou non, équipés de

ceintures de sécurité, il peut être admis que la sécurité des passagers sera plus grande si ces derniers bénéficient d'une place assise ». Elle en déduit que « les éléments pris en compte lors de l'analyse des offres participent ou contribuent à la sécurité de voyage des passagers » et qu'ils « ont traits aux véhicules proposés par les soumissionnaires dans leur offre, alors que cet élément était expressément mentionné dans le descriptif du deuxième critère d'attribution ». Elle considère que le « grief soulevé par la requérante consiste donc, au final, à reprocher à la partie adverse le fait qu'elle n'a pas “pensé” à proposer une mesure de sécurité qui, par contre, a été proposée par l'un de ses concurrents ». Concernant le transport des personnes de 3x20, c'est-à-dire des personnes de 60 ans et plus, elle soutient qu'il « n'est pas non plus erroné de considérer que la mise à disposition de véhicules de plus petite taille (soit de minibus) peut participer ou contribuer de manière générale à la sécurité de cette catégorie spécifique d'utilisateurs », car « de tels minibus seront plus faciles d'accès pour les personnes âgées et, par conséquent, contribueront indirectement à leur sécurité (hauteur moins élevée, risques moins importants de chute, visibilité accrue à la descente du bus, etc.) ». Elle note que dès lors qu'elle n'a pas appliqué des critères ou sous-critères non prévus par le cahier spécial des charges, il ne peut être conclu à une violation ni des articles 4 et 81 de la loi du 17 juin 2016 ni du principe de transparence.

La partie adverse observe ensuite que le moyen unique n'est pas pris de la violation « des prescriptions du cahier spécial des charges et, plus spécifiquement, de ses articles I.10 (sur les critères d'attribution) et III.2 (sur les clauses techniques auxquelles le 2^{ème} critère d'attribution renvoie) », ni « des principes généraux de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation ou de l'erreur dans les motifs (matériels) » et que s'il est pris de la violation du principe général *patere legem quam ipse fecisti*, la requérante n'expose pas, dans le développement de son moyen, quelles dispositions réglementaires auraient été méconnues ni, *a fortiori*, en quoi ces dispositions auraient été violées. Elle explique également que le caractère relativement succinct de la motivation ne tient toutefois pas à un manque de transparence des documents de marché ou à un défaut d'examen des offres au regard du deuxième critère d'attribution, mais est uniquement la conséquence du faible contenu de l'offre de la requérante. Elle souligne que la requérante ne soutient pas que la partie adverse aurait mal apprécié son offre et, dès lors, qu'elle aurait commis une erreur d'appréciation ou manqué à son devoir de minutie lors de son examen et que c'est donc bien « la faiblesse de l'offre de la requérante au regard du deuxième critère d'attribution qui explique à la fois le caractère relativement succinct de la motivation de la décision d'attribution sur ce point, mais [aussi] la note basse qui lui a été attribuée [...] au regard de ce même critère ».

Sur la première branche, la partie adverse estime que le présupposé de la requérante est erroné en fait, car « il ne s'agit pas d'un "sous-critère", mais d'un élément qui a été proposé par un soumissionnaire dans son offre et qui, par conséquent, a été pris en compte par la partie adverse lors de son évaluation au regard du deuxième critère d'attribution ». Elle explique que cet élément d'appréciation n'est pas étranger au deuxième critère d'attribution, tel qu'énoncé dans les documents de marché et que l'attributaire a fait choix de proposer dans son offre des véhicules plus adaptés à cette tranche d'âge, et ce au contraire de ses concurrents, ce que la requérante ne conteste pas et qui a des conséquences en terme de coût puisque ce choix « a obligé le soumissionnaire concerné à prévoir dans son offre un nombre plus important de bus et à s'engager à doubler le nombre de ceux-ci à chaque fois que la capacité demandée par la ville l'imposerait ». Elle constate que si la « requérante est libre de considérer que la plus-value apportée par la firme Voyages Star serait sur ce point limitée », il « n'appartient toutefois pas à la requérante – ou au Conseil d'État – de substituer son appréciation à celle de la partie adverse sur cette question et, au demeurant, le moyen n'est pas pris de la violation du principe de bonne administration et/ou de l'erreur manifeste d'appréciation ». Elle explique ensuite que la requérante ne peut se plaindre « d'un manque de motivation à son égard dans la mesure où son offre ne propose aucune mesure spécifique pour assurer le transport des personnes du 3^{ème} âge ».

Sur la deuxième branche, la partie adverse explique qu'elle n'a pas élevé le « transport assis » en sous-critère d'attribution, et encore moins en critère d'exclusion, mais qu'il « s'agit, tout au plus, d'un élément d'appréciation qui a été pris en compte par la partie adverse lors de la comparaison des offres au regard du deuxième critère d'attribution » et qu'il « était clairement énoncé que les éléments sécuritaires en lien avec les véhicules mis à disposition par les soumissionnaires seraient évalués et notés ». Elle relève qu'en « sa qualité de transporteur professionnel, la requérante ne pouvait pas ignorer que le mode de transport proposé (debout ou assis) pourrait dès lors être pris en compte par la partie adverse lors de l'évaluation des offres ». Elle estime, par ailleurs, qu'il « est inexact de soutenir que la requérante aurait donné une prépondérance ou une importance déterminante à cet élément », car « si la requérante a reçu une note relativement faible (7,5 points) au regard du deuxième critère d'attribution, c'est uniquement parce que celle-ci (i) n'a fourni aucun détail sur les aspects sécuritaires de ses véhicules et (ii) n'a énoncé la mise en place d'aucune mesure spécifique en vue de permettre aux passagers de voyager en sécurité ».

Sur la troisième branche, la partie adverse maintient que la « décision d'attribution énonce non pas les critères ou sous-critères d'attribution qui auraient été appliqués par la partie adverse au stade de la comparaison des offres, mais les

éléments en lien avec le deuxième critère (soit avec la sécurité de voyage des passagers) dont les soumissionnaires en lice ont fait part à la partie adverse dans leur “note relative à l’organisation du service” ». Elle en déduit que la troisième branche du moyen unique se fonde donc, comme les deux précédentes, sur un postulat inexact en fait et en droit. Elle indique ne pas avoir « utilisé ou appliqué, au stade de l’examen des offres, des “paramètres” non mentionnés dans le cahier spécial des charges pour évaluer les offres », mais avoir « repris, dans son rapport d’attribution, les différentes propositions qui ont été faites par les soumissionnaires dans leurs offres respectives en vue de l’évaluation de leur proposition au regard du deuxième critère d’attribution » de telle sorte qu’elle « n’avait pas à donner – dans sa décision d’attribution – une “note” ou une valeur à chacun de ces prétendus “paramètres” ». Elle expose avoir noté les offres de manière globale au regard de la « note relative à l’organisation du service » qui était jointe à chacune des soumissions en lice. Concernant la certification ISO 39001, elle précise qu’il s’agit du seul élément dont la requérante a fait état dans son offre en termes de sécurité de voyage pour les passagers et qu’elle n’en a donné aucune description dans sa « note relative à l’organisation du service » de telle sorte qu’au « vu du contenu très limité de cette offre, et par comparaison avec le contenu des offres des autres soumissionnaires en lice, cette note [de 7,5] est suffisamment motivée ». Elle observe que la requérante ne soutient d’ailleurs pas que la partie adverse aurait commis une erreur manifeste d’appréciation dans le cadre de l’évaluation et de la notation des offres. Elle relève que l’attributaire « a pris des engagements concrets vis-à-vis de la partie adverse, à la fois pour les personnes du 3^{ème} âge, mais aussi pour tous les usagers concernés par l’objet du marché » et que « ces engagements ne sont pas négligeables puisqu’ils ont obligé le soumissionnaire concerné à affecter à l’exécution du marché en cause un nombre plus important de bus – et partant de chauffeurs – afin d’assurer à chaque passager une place assise dans les véhicules proposés » et que « ces engagements spécifiques ont obligé le soumissionnaire concerné à adapter son offre de véhicules aux différentes catégories de personnes à transporter » comme demandé par le cahier spécial des charges. Elle estime que la motivation de l’acte attaqué permet dès lors à la requérante de comprendre les raisons pour lesquelles elle a décidé d’attribuer à l’offre de Voyages Star une note significativement plus élevée au regard de ce deuxième critère d’attribution et ce d’autant plus que ces engagements « ont nécessairement impacté négativement le prix de son offre, qui s’avère d’ailleurs légèrement plus élevé que celui de la requérante ». Elle insiste sur la circonstance que « la requérante ne prétend pas que la partie adverse aurait commis une erreur manifeste d’appréciation dans son évaluation des offres, mais critique uniquement la motivation de la décision attaquée » et considère que « celle-ci apparaît suffisante dès lors qu’elle permet à la requérante de comprendre les raisons pour lesquelles la partie adverse a accordé sa préférence à l’offre de Voyages Star ».

IV.2. Appréciation

Le deuxième critère d'attribution, évalué sur 25 points, est intitulé « Qualité du service appréciée par la sécurité de voyage offerte aux passagers ». Si le descriptif de ce critère indique notamment que « l'usage de véhicules hybrides est un atout pour ce critère » – élément qui ne paraît pas en lien immédiat et direct avec la sécurité –, cet intitulé laisse à penser *prima facie* que le pouvoir adjudicateur entendait évaluer la qualité du service uniquement sous l'angle de la sécurité des passagers lors des voyages. L'acte attaqué confirme cette analyse en qualifiant ce critère de « critère de sécurité ». Dans sa note d'observations, la partie adverse confirme également que, dans le cadre de ce critère, les éléments pris en compte lors de l'analyse des offres participent ou contribuent à la sécurité de voyage des passagers en exposant notamment que « la sécurité des passagers peut dépendre ou être influencée, d'une part, par le type de véhicules proposés et, d'autre part, par les dispositions mises en place par les soumissionnaires pour assurer le transport des passagers en sécurité », confirmant ainsi que l'ensemble des éléments examinés dans le cadre de ce deuxième critère sont appréciés uniquement sous l'angle de la sécurité.

La décision attaquée octroie à l'attributaire 24,5 points sur 25 pour ce critère au motif notamment, en ce qui concerne les véhicules proposés, que « Concernant les transports des 3x20, Voyages Star SA propose un car de 18 places, plus confortable et plus facile à l'usage pour le public concerné que les grands bus, sachant que les groupes n'excèdent jamais plus de 15 personnes ».

Les éléments ainsi exposés dans la décision attaquée et relevant d'un plus grand confort et d'une plus grande facilité d'usage ne relèvent, toutefois, pas *prima facie* de la sécurité de voyage des passagers. Rien ni dans le rapport d'examen des offres, ni dans la décision attaquée ne permet d'étayer l'argumentation contenue dans la note d'observations selon laquelle en estimant qu'un car de 18 places serait « plus confortable et plus facile à l'usage pour le public concerné que les grands bus », le pouvoir adjudicateur aurait, en réalité, apprécié la sécurité des passagers dès lors que « de tels minibus seront plus faciles d'accès pour les personnes âgées et, par conséquent, contribueront indirectement à leur sécurité (hauteur moins élevée, risques moins importants de chute, visibilité accrue à la descente du bus, *etc.*) ». La décision attaquée ne se réfère, à cet égard, pas à une facilité d'accès, mais bien à une facilité à l'usage, soit à un concept différent et plus large. La note relative à l'organisation des services contenue dans l'offre de la société anonyme Voyages Star ne fait, par ailleurs, valoir aucun élément en ce sens. Ces éléments n'apparaissent pas non plus *prima facie* comme évidents ou inhérents au type de véhicule proposé ainsi que l'a soutenu la partie adverse lors de l'audience du 5 juillet 2021.

Selon les termes de la décision attaquée, le pouvoir adjudicateur a, en réalité, apprécié, dans le cadre d'un examen de la qualité du service sous l'angle de la sécurité des passagers lors des voyages, des éléments relevant du confort et de la facilité d'usage sans que rien ne permette de comprendre le lien entre ces éléments et la sécurité et sans que les soumissionnaires ne puissent raisonnablement s'attendre, au moment de la préparation des offres, à ce que de tels éléments puissent être pris en compte dans le cadre du deuxième critère d'attribution.

La partie adverse expose dans sa note d'observations que, selon le point III.2 des clauses techniques auquel le cahier spécial des charges renvoie pour l'appréciation du deuxième critère, le transport des personnes du 3^{ème} âge doit être effectué par des « véhicules adaptés à la demande de la ville », exigence à laquelle l'attributaire aurait répondu en proposant des véhicules plus adaptés à cette tranche d'âge. Outre la circonstance qu'il ne ressort pas clairement de l'offre de l'attributaire que celui-ci proposerait d'affecter spécifiquement le car de 18 places au transport des 3x20 et qu'interrogé à l'audience, le conseil de la partie adverse n'a pu indiquer le passage de l'offre dont le pouvoir adjudicateur a pu déduire cette affectation, se limitant à soutenir que cela relevait de l'évidence car les groupes scolaires sont nécessairement supérieurs à 18 places – affirmation qui ne ressort pas davantage du cahier spécial des charges –, le dossier administratif ne comprend aucun élément relatif aux indications qui aurait été formulées par la ville afin de permettre aux soumissionnaires de proposer des véhicules adaptés. Ainsi si la décision attaquée mentionne que, pour le transport des 3x20, « les groupes n'excèdent jamais plus de 15 personnes », cet élément ne ressort pas des pièces qui composent le dossier administratif. Dès lors que, selon les pièces dont dispose le Conseil d'État, cet élément ne ressort pas des informations mises à dispositions des soumissionnaires lors de l'élaboration des offres, la partie adverse ne peut raisonnablement soutenir que ceux-ci devaient déduire de la demande que les véhicules soient « adaptés à la demande de la ville » qu'une proposition d'un bus de plus faible capacité pour le transport des 3x20 serait valorisée dans l'examen de la qualité du service sous l'angle de la sécurité des passagers lors des voyages.

Enfin, c'est également à tort que la partie adverse soutient que le choix de l'attributaire de proposer des véhicules plus adaptés à la tranche des 3x20 « n'a pas été sans conséquence en termes de coût – et donc de prix – puisqu'il a obligé le soumissionnaire concerné à prévoir dans son offre un nombre plus important de bus et à s'engager à doubler le nombre de ceux-ci à chaque fois que la capacité demandée par la ville l'imposerait ». Cet élément est, en effet, dépourvu de toute pertinence dans le cadre de la détermination des éléments dont les soumissionnaires pouvaient raisonnablement s'attendre à ce qu'ils soient appréciés lors de l'examen du deuxième critère portant, selon la partie adverse elle-même, sur la sécurité de voyage des

passagers. Par ailleurs, cette argumentation procède également d'une lecture erronée de l'offre de l'attributaire, celui-ci prévoyant *prima facie* la possibilité de dédoublement uniquement pour le transport scolaire, précisant au point 10 de son offre que le véhicule supplémentaire est destiné à éviter que des enfants ne voyagent debout et expliquant l'impact financier de ce dédoublement sur la tarification des transports scolaires internes.

La première branche du moyen unique est sérieuse. Il n'y a pas lieu d'examiner les autres branches de celui-ci dès lors que rien ne permet d'établir, à ce stade, que sans le motif selon lequel « Concernant les transports des 3x20, Voyages Star SA propose un car de 18 places, plus confortable et plus facile à l'usage pour le public concerné que les grands bus, sachant que les groupes n'excèdent jamais plus de 15 personnes », le classement des offres resterait identique.

V. Balance des intérêts

La partie adverse ne désigne pas les conséquences négatives d'une suspension de l'exécution de l'acte attaqué, qui l'emporteraient sur ses avantages.

Le Conseil d'État n'en identifie pas davantage.

VI. Confidentialité

La partie adverse sollicite la confidentialité des offres qui ont été déposées par les soumissionnaires dès lors qu'elles sont susceptibles de contenir des informations confidentielles couvertes par le secret des affaires. Il s'agit des pièces 8 à 10 du dossier administratif.

Dès lors que la divulgation des pièces sur lesquelles cette demande de maintien de confidentialité porte n'est, à ce stade, pas nécessaire à la solution du litige, il y a lieu d'en maintenir provisoirement la confidentialité.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

La suspension de l'exécution de la décision de la ville d'Ottignies-Louvain-La-Neuve du 15 avril 2021 attribuant le marché public de services « ayant

pour objet les transports scolaires internes, les transports de personnes du 3^{ème} âge et divers transports ponctuels du 01/05/2021 au 30/04/2025 » à la société anonyme Voyages Star est ordonnée.

Article 2.

Les pièces 8 à 10 du dossier administratif sont, à ce stade de la procédure, tenues pour confidentielles.

Article 3.

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

Article 4.

Les dépens, en ce compris l'indemnité de procédure, sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la VI^e chambre des vacations siégeant en référé, le 6 juillet 2021 par :

Nathalie Van Laer,
Vincent Durieux,

conseiller d'État, président f.f.,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Vincent Durieux

Nathalie Van Laer