

REP-Vervoort-444-Annexe 1	_____	2
REP-Vervoort-444-Annexe 2	_____	96

**ETUDE COMPARATIVE INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT RÉMUNÉRÉ
DE PERSONNES DANS LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

Analyse juridique

**SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES - BRUXELLES MOBILITE
DIRECTION TRANSPORT DE PERSONNES**



Tous les Services sont destinés uniquement au bénéfice de Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité, qui détient le droit exclusif de s'appuyer sur l'étude, ETUDE COMPARATIVE INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT REMUNERE DE PERSONNES DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (CAHIER SPECIAL DES CHARGES BMB/DT/T18.027), (le « Livrable ») et de l'utiliser. Le Livrable est strictement privé et confidentiel et est destiné uniquement pour le bénéfice de Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité. La réception ou l'utilisation par toute personne ou entité autre que Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité de tout conseil, avis, rapport, autre Livrable ou d'autres informations résultant des Services, n'ont pas pour effet de créer un devoir de diligence, une relation professionnelle, ni une responsabilité actuelle ou future de quelque nature que ce soit entre ces personnes et Deloitte. En conséquence, si une personne ou une entité autres que Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité s'appuient sur le Livrable ou toute autre partie des Services, elles le feront à leurs propres risques, et Deloitte, les Entités de Deloitte ou ses Sous-traitants ne supporteront aucun devoir de diligence ou aucune obligation ou responsabilité d'une nature quelconque envers elles, ou toute autre personne qui les recevra par la suite.

Avant-propos

Le secteur des taxis connaît, depuis plusieurs années, une évolution substantielle de son activité. L'apparition des plateformes de réservation, de nouveaux services et pratiques sont des éléments qui ont modifié le secteur et qui amènent nécessairement les autorités publiques à devoir modifier leur réglementation. Compte tenu de cette évolution substantielle, une réforme de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur s'est avérée nécessaire.

Partant, dès 2015, la Région de Bruxelles-Capitale a établi un projet de Plan Taxi, lequel définit de nouvelles règles pour les taxis bruxellois afin d'offrir davantage de choix et de sécurité aux clients tout en renforçant la position du chauffeur¹. En substance, l'objectif poursuivi par le Plan Taxi est de faire en sorte que les politiques de mobilité bruxelloises prennent en compte l'évolution substantielle que connaît le secteur et de définir « les axes stratégiques du futur cadre juridique pour le transport rémunéré de personnes avec pour objectif d'améliorer la mobilité bruxelloise tout en améliorant l'organisation de ce secteur, en plaçant le « chauffeur » au centre de la réforme, et accompagnant le secteur « historique » dans l'implémentation de la réforme. »²

Le projet de Plan Taxi a ensuite été suivi par l'approbation en première lecture, le 1^{er} février 2018, d'un avant-projet d'ordonnance pour les taxis par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, initié par Pascal Smet, alors Ministre de la Mobilité.

Le Conseil Économique et Social, le comité consultatif Taxi et la Commission régionale de Mobilité ont émis des avis à ce sujet. Pour précisément analyser les différentes réformes qui étaient proposées, le Conseil Économique et Social a ainsi demandé de réaliser une étude de marché socio-économique, juridique et internationale de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes.

Le précédent gouvernement a ainsi lancé ladite étude. Le présent rapport constitue le volet juridique de l'étude.

¹ Description du Plan Taxi : voy. Bruxelles-Mobilité (Service Public Régional de Bruxelles), « Plan Taxi », disponible via le lien suivant : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-taxi>

² Note de principe du Plan Taxi

Résumé analytique

I. Une analyse juridique du système d'autorisation

1. Quel est l'impact d'un secteur unifié du point de vue d'une législation appropriée ?

1. Nous comprenons qu'en raison de l'instauration du *numerus clausus*, les autorisations ont acquis une certaine valeur, d'autant plus que celles-ci ne peuvent être cédées que dans les situations spécifiques prévues aux articles 10, 10*bis*, et 10*ter* de l'ordonnance du 27 avril 1995 et selon les conditions prévues dans ces articles. Partant, nous comprenons que de nombreux investissements ont été réalisés dans les autorisations actuelles. Ceci implique la nécessité d'analyser la question de la compatibilité du secteur unifié envisagé avec les différents principes juridiques applicables, en tenant également compte de l'éventualité que les anciennes autorisations perdent leur validité en raison de l'implémentation de nouvelles autorisations dans le cadre du secteur unifié envisagé.

2. Le **principe de sécurité juridique et de confiance** implique que le législateur ne peut pas, sans justification objective et raisonnable, porter atteinte à l'intérêt des justiciables de pouvoir prévoir les conséquences juridiques de leurs actes³.

Ainsi, la Cour constitutionnelle a notamment jugé que si le législateur estime qu'un changement de politique s'impose, il peut décider de lui donner un effet immédiat et **il n'est pas tenu, en principe, de prévoir un régime transitoire**.⁴ Lorsqu'il est question d'instaurer une période transitoire, il convient de s'assurer, selon une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, que les **mesures transitoires soient générales et fondées sur des critères objectifs et pertinents**⁵.

Par analogie avec des enseignements jurisprudentiels analysés, **les deux systèmes d'autorisation pourraient dès lors coexister pendant un certain temps**.

Toutefois, il apparaît que la coexistence de deux systèmes d'autorisation sur une période trop longue risque d'entraîner une distorsion de marché⁶. La confusion et l'inégalité qui seraient créées n'apparaissent souhaitables ni pour le client, ni pour les instances de contrôle, ni pour les exploitants et les chauffeurs.

3. Une **modification du système d'autorisation** - pour autant qu'elle soit dans l'intérêt public et se déroule dans les conditions précitées et prévues par la loi - **n'apparaît pas, en tant que telle, contraire au principe de légalité même si l'autorisation pourrait être considérée comme un droit de propriété**.

Comme indiqué ci-avant, le principe de sécurité juridique et de confiance implique que le législateur ne peut pas, sans justification objective et raisonnable, porter atteinte à l'intérêt des justiciables de pouvoir prévoir les conséquences juridiques de leurs actes⁷. En tout état de cause,

³ Voy. notamment C.C., 16 mars 2017, n° 39/2017, B.7.1; C.C., 27 avril 2017, n° 48/2017, B.41.1; C.C., 18 janvier 2018, n° 7/2018, B.9.2; C.C., 22 novembre 2018, n° 158/2018, B.16.

⁴ C.C., 22 décembre 2016, n° 170/2016

⁵ Voy. Notamment C.C., 4 octobre 2018, arrêt n° 122/2018, B.4 ; C.C., 16 février 2017, n° 20/2017, B.8 ; C.C., 3 mars 2016, n° 32/2016, B.6 ; C.C., 30 avril 2015, n° 46/2015, B.7.2

⁶ *Ibidem*

⁷ Voy. notamment C.C., 16 mars 2017, n° 39/2017, B.7.1; C.C., 27 avril 2017, n° 48/2017, B.41.1; C.C., 18 janvier 2018, n° 7/2018, B.9.2; C.C., 22 novembre 2018, n° 158/2018, B.16.

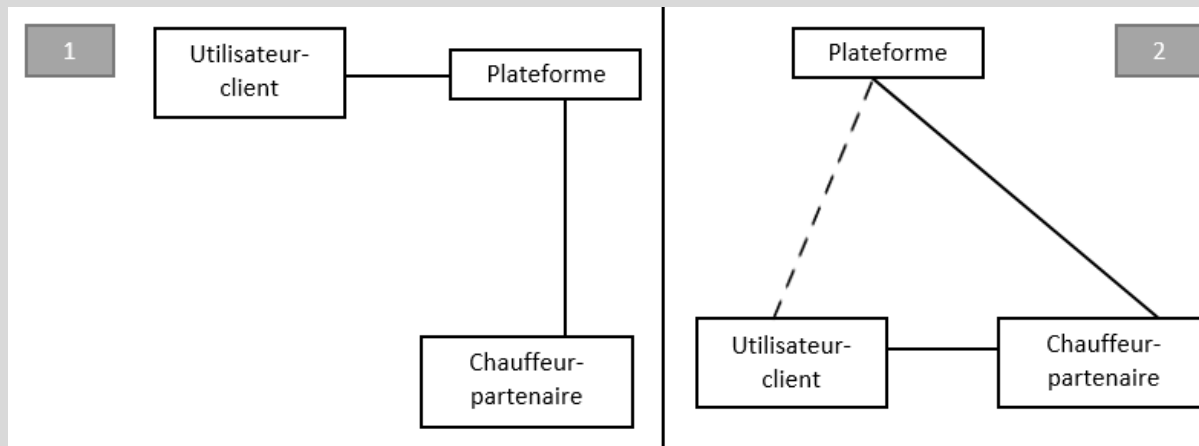
il importe de souligner que l'instauration d'un « fonds de compensation » devra prendre en compte les conditions mentionnées ci-avant, comme la condition relative aux intérêts légitimes.

4. L'évaluation du principe d'égalité se déroule en quatre étapes : (1) la différence/égalité de traitement doit poursuivre un but légitime, (2) elle doit être fondée sur un critère objectif, (3) ce critère doit être adéquat, pertinent ou pertinent pour la réalisation de l'objectif poursuivi et (4) il doit également être proportionné à cet objectif, ce qui signifie, notamment, qu'il ne doit pas avoir de conséquences disproportionnées⁸.

Dans le cas d'un secteur unifié, il apparaît donc approprié **de prévoir un secteur unifié avec l'instauration de sous-catégories**. La motivation relative à l'instauration d'un numerus clausus général pourra ainsi être différenciée pour chacune de ces sous-catégories.

2. Quelles sont les relations possibles entre des plateformes telles que Uber et des chauffeurs, et quel est l'impact sur leur statut

5. Nous pouvons identifier une relation triangulaire dans le cas des plateformes⁹ :



Lignes pleines ——— indiquent dans le schéma les exercices possible d'autorité

Lignes pointillées ----- indiquent uniquement une relation contractuelle (sans exercice d'autorité)

6. Selon le degré de contrôle exercé par la plateforme - et compte tenu de tous les critères pertinents énoncés dans le rapport (organisation du travail, organisation du temps de travail, etc.) - il pourra effectivement être possible de parler de relation de faux indépendant, qu'il faudra toutefois évaluer au cas par cas.

3. Quelles sont les solutions possibles à l'abus du statut de salarié et au phénomène des « faux » travailleurs indépendants ?

7. Nous analyserons quelques solutions envisagées en Europe quant à l'abus du statut de salarié et quant au phénomène des « faux » travailleurs indépendants, comme le statut intermédiaire

⁸ D. BIJNEN, H. BORTELS EN J. THEUNIS, « Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18) », *Tijdschrift voor Wetgeving*, 2019, p. 55

⁹ S. NERINCKX, « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie », *Revue de droit social (RDS)*, 2018/3, 10.

entre les salariés et les indépendants. Un certain nombre de pays, dont l'Allemagne, l'Autriche, le Canada, l'Espagne, le Royaume-Uni, la Corée du Sud et la Slovénie, ont d'ailleurs des statuts « mixtes », qui offrent une solution pour les employés de plateformes.

8. Une autre option est de **clarifier le statut des chauffeurs**. Depuis la réforme des taxis au Portugal, les chauffeurs qui souhaitent travailler sur une plateforme sont tenus d'avoir un contrat de travail avec celle-ci. Le nombre d'heures qui peuvent être prestées par jour est notamment limité. Il pourrait également s'agir d'une piste, même s'il pourrait également être question du phénomène de faux indépendant. Certaines garanties pourraient également être intégrées à l'ordonnance à cet effet¹⁰.

9. Des tarifs minimaux permettraient de créer un environnement de travail favorable en évitant l'instauration d'une offre excessive et l'imposition de tels tarifs pourrait également contribuer à ce que les chauffeurs ne soient pas contraints de travailler à des prix de dumping¹¹. Ceci devrait se justifier par une raison impérieuse d'intérêt général, ce qui s'est déjà concrétisée en jurisprudence¹².

En Californie, l'« Assembly Bill n°5 »¹³ a été adoptée en vue de permettre aux travailleurs d'obtenir un véritable statut de salarié et de bénéficier de meilleures conditions sociales, comme le salaire minimum ou l'assurance maladie¹⁴.

A noter que la Cour de cassation française a récemment décidé de requalifier en contrat de travail la relation contractuelle entre la société Uber et un chauffeur. La Cour de cassation a en effet estimé que lors de la connexion à la plateforme Uber, il existe un lien de subordination entre la société et le chauffeur de sorte que ce dernier réalise sa prestation en tant que salarié et non en tant que travailleur indépendant¹⁵.

4. Quelles sont les implications de l'établissement d'un lien entre l'autorisation et le chauffeur ou l'exploitant ?

10. L'ordonnance actuellement en vigueur du 27 avril 1995 octroie, en vertu des articles 8 et 18, l'autorisation à l'exploitant. En pratique, l'on peut toutefois imaginer d'octroyer l'autorisation à l'exploitant, tant en sa qualité de personne morale qu'en sa qualité de personne physique. De même, l'on peut également imaginer d'octroyer l'autorisation au chauffeur, en sa qualité de personne physique.

Nous avons dressé un aperçu du cadre actuel, en reprenant quelques points d'attention à l'égard d'une réforme de ce cadre.

L'éventuelle réforme de l'octroi de l'autorisation à l'exploitant ou au chauffeur suppose plusieurs points d'attention, qui devront être pris en considération le cas échéant. Choisir d'octroyer l'autorisation à l'exploitant ou au chauffeur impliquera à la fois des avantages et des inconvénients.

¹⁰ B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, « Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018, pp. 353-354

¹¹ G. DOMÉNECH-PASCUAL, A. SORIANO-ARNANZ, « Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 361

¹² C.C., 11 février 2004, n° 25/2004

¹³ Californian Assembly Bill No. 5, 9 September 2019, disponible via le lien suivant : https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5

¹⁴ Californian Assembly Bill No. 5, 9 September 2019, Section 1, (e)

¹⁵ Cass. fr., 4 mars 2020, n°374 (19-13.316)

5. Quelles sont les solutions possibles aux nombreuses plaintes déposées contre les chauffeurs ?

11. Nous comprenons que de nombreuses plaintes sont déposées au sein du secteur (en raison de refus des petits trajets, comportement agressif, abus quant aux tarifs, identification des chauffeurs). Nous avons dès lors réuni l'ensemble des **solutions possibles** à ce sujet dans un tableau **sur le plan : information, prévention, contrôle administratif et répression des infractions**.

Nous avons également fait **une distinction entre des mesures pour les chauffeurs, l'exploitant-employeur, la plateforme, à l'échelle sectorielle et passagers**.

12. Nous avons développé **la saisie administrative et pénale du véhicule et la perception immédiate**, car la saisie pénale et la perception immédiate relèvent, en principe, de la compétence du gouvernement fédéral en matière de procédure pénale. A cet égard, il importe de noter que le Conseil d'Etat a indiqué que la compétence du législateur régional en vue de l'instauration d'une sanction telle que la saisie administrative devait respecter certaines conditions.

II. Une analyse juridique du numerus clausus

1. Notion

13. En matière d'exploitation de services de taxis, la notion de numerus clausus constitue une mesure destinée à réglementer les autorisations d'exploiter les services de taxis¹⁶ et qui se concrétise par la régulation du nombre de taxis sur le territoire d'une région¹⁷.

En Région de Bruxelles-Capitale, le nombre total de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'autorisations d'exploiter un service de taxi est limité¹⁸, et fait dès lors d'objet d'un numerus clausus. A cet égard, la fixation du nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées est déterminée par le Gouvernement bruxellois¹⁹. Selon les termes de l'ordonnance du 27 avril 1995, ce nombre est fixé en fonction, notamment, de l'utilité publique du service et des besoins²⁰.

Dès lors, il conviendra de déterminer comment l'instauration d'un numerus clausus se justifie au regard de la notion d'utilité publique du service.

L'instauration d'une mesure quantitative comme le numerus clausus a fait l'objet d'une étude de l'OCDE, qui liste plusieurs points positifs d'une telle mesure.

2. L'utilité publique du service

14. La notion « d'utilité publique du service » implique que les organes législatifs et exécutifs doivent créer les conditions d'une offre suffisamment qualitative de services pour le transport rémunéré de personnes, le cas échéant par voie réglementaire²¹.

¹⁶ D. RENDERS & D. DE VALKENNEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 492

¹⁷ Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, p. 68

¹⁸ D. RENDERS & D. DE VALKENNEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 484

¹⁹ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, art. 5

²⁰ *Ibidem*

²¹ S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *RABG*, 2018/9, pp. 799-800

15. La fonction d'utilité publique permet de justifier que l'on impose un certain degré d'exigences qualitatives et quantitatives, par exemple via l'instauration d'un *numerus clausus*²².

3. Un *numerus clausus* général est-il toujours conciliable avec le droit communautaire et une différenciation est-elle nécessaire pour certaines catégories ?

16. En droit européen, l'accès au marché est assuré par la liberté d'établissement, garantie à l'article 49 du TFUE.

A cet égard, des mesures d'entrave à l'exercice de la liberté d'établissement ne pourraient être justifiées au titre de l'article 49 du TFUE que si elles remplissent les conditions du quadruple test, et notamment être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général.

17. En l'espèce, le *numerus clausus* envisagé pour l'ensemble du secteur pourrait se justifier par la nécessité de remédier aux problèmes de mobilité dans la capitale, en mettant en avant l'intérêt d'un service alliant sécurité, rapidité et efficacité. Les impératifs de bonne gestion de la voirie et d'efficacité du transport routier pourraient également justifier un tel *numerus clausus*. En outre, il pourrait être considéré comme légitime de procéder à une limitation du nombre de véhicules pouvant emprunter les voies prioritaires.

18. A l'inverse, si les différentes conditions citées ci-avant ne sont pas réunies, un *numerus clausus* pourrait être potentiellement contraire au principe fondamental de la liberté d'établissement.

19. D'autre part, et si le *numerus clausus* a pour objectif de réglementer l'exploitation des services de taxis, le marché des taxis à Bruxelles fait également face au flux provenant de la Wallonie et de la Flandre²³. Nous procéderons à l'analyse de ce sujet dans le point suivant de la présente étude.

4. Conclusion récapitulative

20. Sur base des éléments étudiés en vue de la rédaction de la présente étude, nous comprenons que l'une des pistes envisagées serait d'instaurer un *numerus clausus* pour l'ensemble du secteur, à savoir tant pour les services de taxis que pour les services de location de voiture avec chauffeur.

21. Il ressort de notre précédente analyse qu'un *numerus clausus* pourrait être mis en place, moyennant une motivation détaillée et à condition que la mesure soit établie selon les enseignements de la jurisprudence, et notamment de la Cour constitutionnelle.

Par exemple, et comme nous l'avons indiqué ci-avant, il apparaît approprié prévoir un secteur unifié avec l'instauration de sous-catégories. La motivation relative à l'instauration d'un *numerus clausus* général pourra ainsi être différenciée pour chacune de ces sous-catégories.

²² S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *op.cit.*, pp. 799-800

²³ Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 15

III. Une analyse juridique de l'éventuelle limitation des services fournis par les véhicules disposant d'une autorisation délivrée par la région wallonne ou flamande

1. Dans quelle mesure la prestation de services par des véhicules disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis ou de location de voitures avec chauffeur délivrées par la région wallonne ou flamande peut-elle être régulée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ?

22. Les objectifs poursuivis afin de mener un contrôle à ce sujet se justifient par **plusieurs motifs** : éviter la concurrence déloyale et dommageable, éviter l'inflation des autorisations et éviter l'annulation de l'efficacité des dispositions par un contournement du régime.

23. La **Cour constitutionnelle** a considéré que **la réglementation des questions relatives aux services de taxis, et non aux courses, s'étendant nécessairement sur le territoire de plus d'une Région, implique l'adoption un accord de coopération** conformément à l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles²⁴.

24. Un accord de coopération devra également tenir compte du principe de **reconnaissance mutuelle**. Ainsi, la Cour constitutionnelle a jugé que :

« Selon le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'Union économique et monétaire entre les composantes de l'État, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'État, sauf pour cette dernière à établir la nécessité d'imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime. »²⁵

Ceci implique que la volonté de protéger les prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'autres exploitants, au seul motif qu'ils sont établis en Région wallonne ou en Région flamande, est par définition inconciliable avec le principe même de l'Union économique et monétaire et ne saurait dès lors être considérée comme un objectif légitime.

Toutefois, compte tenu du fait que la nouvelle législation flamande est plus souple à certains niveaux - et inclut plus particulièrement l'abandon d'un numerus clausus et l'abandon (provisoire) de tarifs minimaux et maximaux - un refus de reconnaissance pourrait ainsi se justifier sur la base des objectifs légitimes énumérés ci-dessus (voir ci-avant le point « Objectifs du contrôle »).

Si, pour des raisons juridiques, la réglementation bruxelloise sur les services de taxi contient des règles plus strictes que celles des autres Régions, la Région de Bruxelles-Capitale pourrait dès lors refuser de reconnaître l'autorisation délivrée dans une autre Région.

25. Ceci étant dit, et étant donné qu'il convient de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'entrave disproportionnée à la libre prestation des services²⁶, la prise en charge de courses occasionnelles pourrait, le cas échéant, être acceptée. Ce n'est dès lors que lors de prestations de services systématiques - par exemple, dans le cadre de laquelle une autorisation flamande ou wallonne

²⁴ C.C., 24 septembre 2015, n°129/2015, B.6

²⁵ C.C., 29 avril 2010, n° 41/2010, B 5.3

²⁶ C.C., 15 octobre 1996, n° 56/96

est demandée mais exploitée principalement ou exclusivement pour fournir des services dans la Région de Bruxelles-Capitale - que les objectifs du législateur ne seront pas garantis.

26. Sur le plan du contenu, s'agissant des autorisations existantes dans les autres régions, **le législateur de la Région de Bruxelles-Capitale pourrait prévoir une interdiction des courses s'étendant sur le territoire de plusieurs régions à partir de la Région de Bruxelles-Capitale, en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat précité²⁷ et de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.**

D'autre part, et si nécessaire, il conviendra d'inclure dans le contenu de l'ordonnance des dispositions ayant un impact indirect à ce sujet, par exemple en réprimant la création de situations de nuisances (notamment lors du maraudage de clients), en instaurant un périmètre autour des emplacements / pôles d'attraction, etc.

27. L'adoption d'un accord de coopération apparaît pertinente et cohérente précisément dans le cas où les services s'étendent sur le territoire de plusieurs régions. L'accord de coopération est aussi inclus dans l'accord de gouvernement 2019-2024.

2. Quels moyens peuvent être utilisés pour vérifier le caractère systématique du fonctionnement du service ?

28. Nous comprenons que l'une des pistes envisagées serait de **ne pas autoriser les services systématiques effectués sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale** par des véhicules sous autorisation flamande et wallonne, et que l'on souhaite ainsi explorer, pour cela, la possibilité d'utiliser notamment des images par vidéosurveillance.

29. Nous avons dès lors effectué un aperçu général des potentiels points d'attention (opérationnels et juridiques) dans un tableau, concernant : **l'utilisation des données recueillies lors d'un contrôle sur site, l'utilisation des données recueillies par vidéosurveillance, l'utilisation des données recueillies par les plateformes bruxelloises et échange de données entre les Régions.**

IV. Une analyse juridique des plateformes de réservation électroniques et des standards téléphoniques

1. Quel est le statut des plateformes de réservation électroniques et des standards téléphoniques, et quelles sont les différences juridiques ?

30. Dans son arrêt du 20 décembre 2017, la Cour de justice a examiné la question relative à la qualification des services fournis par Uber : s'agit-il de services de la société de l'information (tout service presté normalement contre rémunération, à distance, par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services) ou de services de transport ?²⁸

31. Il convient premièrement de souligner que les services de la société de l'information sont soumis au principe de la libre circulation des services²⁹ ainsi qu'aux dispositions de la directive

²⁷ SLCE, avis n° 66.477/1/V du 3 septembre 2019 sur le projet d'Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes

²⁸ CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL*, C-434/15, pt. 18

²⁹ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) signé le 13 décembre 2007, *J.O.*, 26 octobre 2012, art. 56

européenne sur les services³⁰, et notamment son article 2, alinéa 2, d), qui dispose que les États membres ne peuvent soumettre l'exercice d'activités de services à un régime d'autorisation que dans des conditions restrictives. Lesdits services sont également soumis à la directive sur le commerce électronique³¹, et notamment son article 3, alinéa 2, qui interdit en principe les restrictions à la libre circulation des services pour les services de la société de l'information.

Les services de transport, quant à eux, relèvent de l'article 58, alinéa 1er, du TFUE, de sorte que l'application du principe de la libre circulation des services doit être réalisée par la mise en œuvre de la politique de transport commune³². A défaut de règles ou de mesures européennes communes en la matière, il appartient dès lors aux États membres, selon la Cour de Justice, de les fixer et ce, conformément aux dispositions générales du TFUE, dont le principe d'égalité³³.

Selon la Cour, Uber exerce également une influence décisive sur les conditions dans lesquelles le service de transport est effectué par les chauffeurs, et qui s'étend au-delà de la simple médiation entre un chauffeur et le client³⁴. Dans le cadre de la qualification, l'accent est donc expressément mis sur l'influence et le contrôle de la plateforme sur les services offerts.

32. La Cour a ainsi, dans sa jurisprudence précitée, indiqué que le service de mise en relation fourni par Uber avec des chauffeurs utilisant leur propre véhicule relevait, en l'espèce, des services dans le domaine des transports. Partant, la Cour a estimé que la directive 2000/31 du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (dite « directive sur le commerce électronique ») n'était pas applicable au service d'intermédiation offert tel qu'en l'espèce par Uber. De même, la Cour a également estimé que la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur ne lui était pas applicable non plus³⁵.

³⁰ Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, *J.O.*, 27 décembre 2006

³¹ Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), *J.O.*, 17 juillet 2000

³² CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, pt. 45

³³ *Ibid.*, pt. 47

³⁴ *Ibid.*, pt. 39

³⁵ CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, pts. 42-43.

Nous reproduisons ci-dessous les points 33 à 49 de l'arrêt, pertinents pour la présente étude :

« **33.** Par ses première et deuxième questions, qu'il convient de traiter ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123 et l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, et, partant, exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31, ou, au contraire, si ce service relève de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 ainsi que de la directive 2000/31.

34. À cet égard, il convient de relever qu'un service d'intermédiation consistant à mettre en relation un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain constitue, en principe, un service distinct du service de transport qui consiste en l'acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre au moyen d'un véhicule. Il convient d'ajouter que chacun de ces services, pris isolément, est susceptible d'être rattaché à différentes directives ou dispositions du traité FUE relatives à la libre prestation de services, ainsi que l'envisage la juridiction de renvoi.

35. Ainsi, un service d'intermédiation qui permet la transmission au moyen d'une application pour téléphone intelligent des informations relatives à la réservation du service de transport entre le passager et le chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule qui effectuera le transport répond, en principe, aux critères pour être qualifié de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31. Ce service d'intermédiation constitue, ainsi que le prévoit la définition contenue à ladite disposition de la directive 98/34, un « service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services ».

36. En revanche, un service de transport urbain non collectif, tel qu'un service de taxi, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123,

En outre, et comme indiqué ci-avant, les services de transport relèvent de l'article 58, alinéa 1er, du TFUE, de sorte que l'application du principe de la libre circulation des services doit être réalisée

lu à la lumière du considérant 21 de celle-ci (voir, en ce sens, arrêt du 1er octobre 2015, *Trijber et Harmsen*, C-340/14 et C-341/14, EU:C:2015:641, point 49).

37. Il convient toutefois de relever qu'un service tel que celui en cause au principal ne se résume pas à un service d'intermédiation consistant à mettre en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain.

38. En effet, dans une situation, telle que celle visée par la juridiction de renvoi, où le transport des passagers est assuré par des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule, le fournisseur de ce service d'intermédiation crée en même temps une offre de services de transport urbain, qu'il rend accessible notamment par des outils informatiques, tels que l'application en cause au principal, et dont il organise le fonctionnement général en faveur des personnes désireuses de recourir à cette offre aux fins d'un déplacement urbain.

39. À cet égard, il ressort des informations dont la Cour dispose que le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs. De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion.

40. Ce service d'intermédiation doit donc être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, mais de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123.

41. Une telle qualification est d'ailleurs confortée par la jurisprudence de la Cour selon laquelle la notion de « service dans le domaine des transports » englobe non seulement les services de transport pris en tant que tels, mais également tout service intrinsèquement lié à un acte physique de déplacement de personnes ou de marchandises d'un endroit à un autre grâce à un moyen de transport [voir, en ce sens, arrêt du 15 octobre 2015, *Grupo Itevelesa e.a.*, C-168/14, EU:C:2015:685, points 45 et 46, ainsi que avis 2/15 (Accord de libre-échange avec Singapour), du 16 mai 2017, EU:C:2017:376, point 61].

42. En conséquence, la directive 2000/31 n'est pas applicable à un service d'intermédiation tel que celui en cause au principal.

43. Un tel service, en ce qu'il relève de la qualification de « service dans le domaine des transports », ne se trouve pas davantage soumis à la directive 2006/123, étant donné que ce type de services figure, aux termes de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de cette directive, parmi les services expressément exclus du champ d'application de ladite directive.

44. Par ailleurs, le service d'intermédiation en cause au principal répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », il relève non pas de l'article 56 TFUE, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, disposition spécifique aux termes de laquelle « [l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports » (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, point 29 et jurisprudence citée).

45. Ainsi, l'application du principe de liberté de prestation de services doit être réalisée, selon le traité FUE, par la mise en œuvre de la politique commune des transports (arrêt du 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, point 30 et jurisprudence citée).

46. Or, il convient de constater que les services de transport urbain non collectif ainsi que les services qui leur sont indissociablement liés, tels que le service d'intermédiation en cause au principal, n'ont pas donné lieu à l'adoption par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne de règles communes ou d'autres mesures, sur le fondement de l'article 91, paragraphe 1, TFUE.

47. Il s'ensuit que, en l'état actuel du droit de l'Union, il revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation des services d'intermédiation tels que celui en cause au principal dans le respect des règles générales du traité FUE.

48. Par conséquent, il y a lieu de répondre aux première et deuxième questions que l'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123 et l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être considéré comme étant indissociablement lié à un service de transport et comme relevant, dès lors, de la qualification de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE. Un tel service doit, partant, être exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31.

49. Compte tenu de la réponse apportée aux première et deuxième questions, il n'y a pas lieu de répondre aux troisième et quatrième questions, lesquelles sont posées dans l'hypothèse où la directive 2006/123 ou la directive 2000/31 est applicable. »

par la mise en œuvre de la politique de transport commune³⁶. A défaut de règles ou de mesures européennes communes en la matière, la Cour de Justice indique qu'il appartient dès lors aux États membres de les fixer et ce, conformément aux dispositions générales du TFUE, comprenant notamment le principe d'égalité³⁷.

2. Quelles sont les limites d'un système d'accréditation de plateformes de réservation électroniques ?

33. Lors de l'élaboration d'un **système d'accréditation de plateformes**, dans le cadre de la législation européenne, certaines obligations peuvent leur être imposées.

En son article 19, l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxis établi lors de la précédente législature prévoit plusieurs conditions pour qu'une plate-forme de réservation puisse être agréée, et dont le non-respect peut mener au retrait de l'agrément³⁸ :

- un service par téléphone ou par voie électronique en vue des réservations par les usagers ;
- un système permettant l'évaluation des usagers ;
- une unité d'établissement dans la Région et respectant la législation fiscale et sociale ;
- seuls les chauffeurs disposant d'une licence de taxi délivrée par le Ministre peuvent offrir des services sur la plate-forme ;
- seuls les véhicules assurés pourront offrir des services sur la plate-forme ;
- détenir un registre numérique des titulaires de licences et des véhicules reliés à la plate-forme ;
- détenir un registre des trajets parcourus ;
- communiquer les coûts imputés par la plate-forme aux titulaires de la licence ;
- collaborer à l'enquête en cas de plaintes d'usagers et communiquer en cas de rupture de contrat entre la plate-forme et les titulaires de licence ;
- en cas de rupture de contrat, communiquer l'évaluation moyenne du titulaire de la licence au cours des 6 mois précédents ;
- interdiction de contrat d'exclusivité entre le titulaire de la licence et la plate-forme ;
- en cas d'utilisation d'un instrument de mesure pour les services réservés au préalable, la plate-forme demeure pleinement responsable du bon fonctionnement de ce dernier et du respect des différentes spécifications fixées par le Gouvernement et des tarifs fixés par le Régulateur.

S'agissant premièrement de l'exigence d'une unité d'établissement, il conviendra de porter une attention particulière à la liberté d'établissement.

Lors de l'instauration des conditions relatives au système d'accréditation, il conviendra d'autre part de respecter les dispositions de la directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure³⁹. Ici également, il conviendra de tenir compte des compétences fédérales dans ce domaine.

Enfin, l'autorité chargée de la protection des données cherchera probablement à obtenir une définition plus précise des modalités du traitement des données à caractère personnel dans le texte même de l'ordonnance.

³⁶ Ibid., pt. 45

³⁷ Ibid., pt. 47

³⁸ Avant-projet d'Ordonnance relative aux services de taxi, art. 19

³⁹ Directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure, *J.O.*, 29 mars 2014

De manière plus générale, l'on peut noter plusieurs exemples de conditions d'agrément des plateformes, sur base de la législation étrangère pertinente.

En Lituanie, l'on relève que les plateformes peuvent déposer, au nom du chauffeur, une attestation aux autorités communales compétentes, octroyant ainsi au chauffeur une autorisation spéciale. En outre, les plateformes sont également autorisées à notamment prendre en charge les obligations du chauffeur en matière de comptabilité et à s'occuper de cette obligation à la place du chauffeur⁴⁰. Il importe toutefois de noter que le retrait de cette autorisation spéciale peut être décidé en cas de violation de la législation lituanienne en vigueur et en cas de violation des prescriptions techniques applicables aux véhicules⁴¹.

En Pologne, il fut proposé d'instaurer une autorisation permettant d'exercer en tant qu'intermédiaire dans le transport de personnes, et notamment de mettre en place les conditions suivantes⁴² :

- les personnes en charge de la plateforme :
- ne peuvent avoir été condamnées, par un jugement définitif et contraignant, à une infraction liée à l'exercice de la profession (d'ordre fiscal, relative à la sécurité en matière de transports ou à la législation sociale, ...);
- n'ont pas l'interdiction d'exercer une activité professionnelle relative au transport ;
- détiennent une capacité financière qui leur permettent de commencer et exercer une activité commerciale en matière de transport, c'est-à-dire des fonds ou des actifs financiers d'au moins 5 000 PLN ;
- au moins une des personnes dirigeant l'entreprise ou une personne exerçant une fonction de direction dans l'entreprise est titulaire d'un certificat attestant ses compétences professionnelles.

D'autre part, les plateformes doivent conserver un registre des trajets effectués ainsi qu'un registre des chauffeurs.

Enfin, au Portugal, il fut proposé que les plateformes soient détentrices d'une autorisation spéciale valide pour une durée de 10 ans et prolongeable ensuite tous les 5 ans⁴³.

34. Il conviendra d'établir clairement l'identité de l'acteur responsable en cas de manquements. Comme indiqué ci-avant, différentes règles seront d'application pour les services relevant de la société d'information (cf. Dispositions en la matière dans la Directive sur le commerce électronique ou les services en matière de transport). Sur ce point, il conviendra dès lors d'analyser au cas par cas dans quelle mesure les parties concernées sont impliquées dans la prestation de services aux utilisateurs, et qui est l'acteur responsable en cas d'éventuels manquements⁴⁴.

35. Enfin, il conviendra également de suivre les initiatives internationales en la matière, et notamment le projet de lignes directrices à l'initiative de juristes de différents États membres européens qui s'intitule désormais *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms*⁴⁵. L'objectif

⁴⁰ A notre connaissance et sur base des informations dont nous disposons à l'heure actuelle, il n'apparaît pas que cette législation ait fait l'objet d'une contestation devant les juridictions européennes.

⁴¹ T. DAVULIS, « Uber and taxis: a comparative law study in Lithuania », *op.cit.*, p. 303

⁴² D. DĄBEK, J. LEMAŃSKA, J. CZŁOWIEKOWSKA, « Uber and taxis in Poland » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 335

⁴³ B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, « Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective », *op.cit.*, p. 352

⁴⁴ B. DEVOLDER, « Part I. Chapter 2. Contractual Liability of the Platform », in B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Mortsels, Intersentia, 2019, p. 83

⁴⁵ « Discussion Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms », 2016, disponible en ligne par le biais de : https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/English.pdf, qui s'intitule désormais « Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms », 2018, disponible via le lien suivant :

de cette initiative est de développer des règles de base sur les plateformes intermédiaires en ligne. Le projet définit notamment les critères permettant de distinguer si une plateforme a seulement le statut d' « intermédiaire » ou de fournisseur réel⁴⁶.

36. L'éventuelle exigence relative à l'unité d'établissement située dans la région devra être analysée au regard de la liberté d'établissement. A première vue, il apparaît à tout le moins nécessaire de prévoir qu'une unité d'établissement ne devrait exister qu'après l'octroi de l'autorisation et avant que le demandeur ne commence son exploitation.

3. Quels sont les points d'attention inhérents à la mise en place d'une plateforme régionale ?

37. Concernant l'instauration d'une plateforme régionale, il convient de mettre en exergue **plusieurs implications et points d'attention** :

- Les règles européennes sur les aides d'État s'appliquent lorsque le bénéficiaire de l'aide est une entreprise, c'est-à-dire une entité exerçant une activité économique⁴⁷. Si la mesure d'aide ne fait que compenser les services fournis par l'entreprise concernée pour la prestation d'un service d'intérêt économique général, elle ne relève pas du champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, TFUE et le financement en question ne constitue pas une aide d'État.
- Le droit économique européen en tant que tel n'interdit pas l'adoption d'une position dominante⁴⁸. Toutefois, l'article IV.2 du Code de droit économique, ainsi que l'article 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) interdisent aux entreprises d'abuser de leur position dominante sur le marché belge en question ou sur une partie substantielle de celui-ci. Un abus de position dominante peut notamment se produire lorsqu'il est utilisé pour exclure des concurrents du marché⁴⁹, par exemple en fournissant le service gratuitement.
- Il faut également s'attendre à des implications en matière de droit fiscal.

<https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>).

⁴⁶ European Law Institute (ELI), Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms : Aim and Expected Outcome, voy. lien suivant : <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>

⁴⁷ L. GOOSSENS, « Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels? », *R.D.C.*, 2018/8, p. 818

⁴⁸ Trib. U.E., 20 septembre 2012, *Dimosia Epicheiris Ilektrismou AE*, T-169/08, pts. 86 à 92

⁴⁹ CJUE, 19 avril 2012, *Tomra e.a. / Commission*, C-549/10 P, pts. 17-21

Table des matières

Avant-propos	2
Introduction.....	17
I. Une analyse juridique du système d'autorisation	18
1. Quel est l'impact d'un secteur unifié du point de vue d'une législation appropriée ?	19
1.1. Principe de sécurité juridique	20
1.1.1. Principe de sécurité juridique et de confiance	20
1.1.2. Absence de disposition transitoire	20
1.1.3. Période transitoire.....	21
1.2. Principe de légalité	22
1.2.1. Principe de légalité et droit de propriété.....	22
1.2.2. L'autorisation comme droit de propriété.....	23
1.2.3. Régime de compensation	24
1.3. Principe d'égalité	26
1.3.1. Egalité et non-discrimination	26
1.3.2. Une différenciation suffisante	27
2. Quelles sont les relations possibles entre des plateformes telles que Uber et des chauffeurs, et quel est l'impact sur leur statut.....	29
2.1. La relation triangulaire en cas de plateformes	29
2.2. Cadre réglementaire belge : division binaire de toutes les relations de travail	29
3. Quelles sont les solutions possibles à l'abus du statut de salarié et au phénomène des « faux » travailleurs indépendants ?	33
4. Quelles sont les implications de l'établissement d'un lien entre l'autorisation et le chauffeur ou l'exploitant?	35
4.1. Cadre actuel	35
4.1.1. Cadre relatif aux services de taxi	35
4.1.2. Cadre relatif aux service de location de voitures avec chauffeur	36
4.2. Points d'attention en cas d'octroi de l'autorisation à l'exploitant en tant que personne morale ou en tant que personne physique	36
4.3. Points d'attention en cas d'octroi de l'autorisation au chauffeur en tant que personne physique	37
5. Quelles sont les solutions possibles aux nombreuses plaintes déposées contre les chauffeurs ?	40
5.1. Solutions envisagées	40
5.2. Sanctions particulières : saisie administrative et pénale d'un véhicule et perception immédiate	45
5.2.1. Saisie administrative et pénale du véhicule	45
5.2.2. Perception immédiate	46
II. Une analyse juridique du numerus clausus.....	47
1. Notion	47
2. L'utilité publique du service	48

3. Un numerus clausus général est-il toujours conciliable avec le droit communautaire et une différenciation est-elle nécessaire pour certaines catégories ?.....	49
4. Conclusion récapitulative.....	52
III. Une analyse juridique de l'éventuelle limitation des services fournis par les véhicules disposant d'une autorisation délivrée par la région wallonne ou flamande	53
1. Dans quelle mesure la prestation de services par des véhicules disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis ou de location de voitures avec chauffeur délivrées par la Région wallonne ou flamande peut-elle être régulée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ?	53
1.1. Cadre juridique actuel	53
1.1.1. Suffisance du contrôle	53
1.2. Objectifs du contrôle.....	54
1.2.1. Eviter la concurrence déloyale et dommageable	54
1.2.2. Eviter l'inflation des autorisations.....	55
1.2.3. Garantir l'efficacité des dispositions.....	55
1.3. Dispositions légales et instruments pertinents.....	55
1.3.1. Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles	55
1.3.2. Jurisprudence de la Cour constitutionnelle.....	56
1.3.3. Avis du Conseil d'Etat	57
1.4. Conclusion récapitulative de l'adoption d'une ordonnance et d'un accord de coopération	59
2. Quels moyens peuvent être utilisés pour vérifier le caractère systématique du fonctionnement du service ?.....	61
IV. Une analyse juridique des plateformes de réservation électroniques et des standards téléphoniques	63
1. Quel est le statut des plateformes de réservation électroniques et des standards téléphoniques, et quelles sont les différences juridiques ?	63
1.1. Analyse du cadre juridique	63
1.1.1. Cadre juridique actuel	63
1.1.2. Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne - CJUE 20 décembre 2017, C-434/1565	
2. Quelles sont les limites d'un système d'accréditation de plateformes de réservation électroniques ?	68
2.1. Mise en place d'un système d'accréditation	68
2.2. Conditions du système d'accréditation.....	69
2.3. Responsabilité.....	71
2.4. Liberté d'établissement	71
3. Quels sont les points d'attention inhérents à la mise en place d'une plateforme régionale ?	72
Conclusion.....	76
Annexes	78

Introduction

Le 1^{er} février 2018, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé, en première lecture, un avant-projet d'ordonnance pour les taxis. Le Conseil Économique et Social, le comité consultatif Taxi et la Commission régionale de Mobilité ont émis un avis à ce sujet.

Le Conseil Économique et Social a demandé de réaliser une étude de marché socio-économique, juridique et internationale de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes, à la lumière des pistes de réformes envisagées.

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, compétent pour les services de taxis, a été mandaté pour commander une étude externe. Celle-ci sera encadrée par un comité d'experts indépendant qui sera nommé par le Gouvernement. Le présent rapport concerne cette étude, et plus particulièrement, le volet juridique.

La présente étude sera composée de quatre parties, basées sur les questions énumérées dans le Cahier des charges. Nous débuterons notre rapport par une analyse juridique du système d'autorisation (I) du point de vue de l'impact de la proposition d'un secteur unifié, les solutions aux abus quant au statut de salarié et du phénomène des faux indépendants, l'impact sur les conditions de travail des chauffeurs de taxi et de limousine, et une solution aux nombreuses plaintes déposées au sein du secteur (refus des petits trajets, comportement agressif, abus quant aux tarifs, identification des chauffeurs). L'analyse fera aussi la distinction entre les « petits » indépendants (indépendant travaillant seul avec une voiture) et les sociétés comprenant plusieurs véhicules, engageant des chauffeurs de petite, moyenne et grande taille.

L'étude sera suivie d'une analyse juridique du *numerus clausus*, notamment au regard de l'éventuelle instauration d'un *numerus clausus* applicable à l'ensemble du secteur (II).

L'étude sera ensuite poursuivie par une analyse juridique quant aux leviers juridiques permettant à la région de Bruxelles-Capitale de maîtriser le nombre d'autorisations délivrées par les régions flamandes et wallonnes pour des activités sur le territoire bruxellois (III).

Enfin, nous terminerons par une analyse juridique sur le statut des plateformes électroniques de réservation et des centrales téléphoniques actives à Bruxelles et la définition des leviers dont dispose la région de Bruxelles-Capitale pour réglementer ces activités (IV). Par ailleurs, l'analyse des plateformes électroniques de réservation et des centrales téléphoniques actives mettra en évidence les relations entre ces acteurs, les exploitants et les chauffeurs.

Chacune de ces parties seront respectivement divisées en plusieurs sous-questions, mettant en évidence certains points d'attention relatifs aux questions posées dans le Cahier des charges.

I. Une analyse juridique du système d'autorisation

Sur base des compétences qui lui ont été attribuées, la Région bruxelloise a adopté, en date du 27 avril 1995, une ordonnance « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur »⁵⁰. Cette ordonnance distingue, en son article 2, deux catégories de services : les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur.

Le nombre de véhicules pour lesquels des autorisations sont délivrées sur le territoire de la Région de la Bruxelles-Capitale a été limité par l'instauration d'un *numerus clausus*⁵¹. En raison de l'instauration de ce *numerus clausus*, les autorisations ont acquis une certaine valeur, d'autant plus que celles-ci ne peuvent être cédées que dans les situations spécifiques prévues aux articles 10, 10*bis*, et 10*ter* de l'ordonnance du 27 avril 1995 et selon certaines conditions. En raison de la valeur des autorisations, et sur base des informations dont nous disposons, nous comprenons que ces autorisations sont, à l'heure actuelle, vendues de manière irrégulière, en-dehors des cas prévus aux articles 10, 10*bis* et 10*ter* de l'ordonnance du 27 avril 1995.

D'autre part, nous comprenons que l'une des pistes envisagées pour réformer le régime actuel fixé par l'ordonnance en vigueur serait d'instaurer un secteur dit « unifié », pour lequel de nouvelles autorisations seraient exigées. L'éventuelle instauration de ce secteur unifié devra ainsi être étudié sur base des principes juridiques applicables, tout en tenant également compte du fait que certaines inconnues subsistent encore, comme le fait que l'on ne connaisse pas, actuellement, le nombre de chauffeurs LVC à Bruxelles avec précision⁵².

En outre, nous comprenons qu'il était envisagé par le précédent gouvernement d'octroyer l'autorisation à la personne physique, et que les autorisations ne seraient pas cessibles. Partant, le titulaire de l'autorisation serait le chauffeur lui-même. En outre, nous comprenons qu'il serait envisagé que tous les chauffeurs enregistrés existants puissent candidater pour obtenir une autorisation, ce qui implique que les chauffeurs disposant d'un certificat de capacité auraient priorité pour obtenir une nouvelle autorisation. À terme, cela impliquerait que tous les chauffeurs disposant d'un certificat de capacité auraient droit à une autorisation. Si le nombre d'autorisations est dès lors augmenté, il ne s'agit toutefois pas d'une « libéralisation sauvage », puisque l'exercice est réalisé avec le potentiel actuel de chauffeurs⁵³.

Un tel système permettrait ainsi d'éviter l'accumulation d'autorisations par certains exploitants ainsi que la vente irrégulière d'autorisations en-dehors des cas prévus légalement.

Dès lors, les chauffeurs auraient le libre choix :

- soit, travailler – comme c'est le cas à l'heure actuelle – en tant que salarié pour une entreprise mais en disposant davantage de marge de manœuvre et de liberté de choix, dans la mesure où les chauffeurs possèdent eux-mêmes l'autorisation et ne dépendent pas en tant que tel d'un exploitant,
- soit s'organiser en coopérative (en tant que salariés ou indépendants),

⁵⁰ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1^{er} juin 1995

⁵¹ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 fixant le nombre de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, *M.B.*, 2 octobre 2003

⁵² Pour les LVC, et contrairement aux taxis, il n'a été possible d'analyser que le nombre de demandes et de cessations d'autorisation par an sur base de données officielles de Bruxelles-Mobilité. Voy. Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, p. 16

⁵³ Note de principe du « Plan Taxi » présentant les principes de réforme secteur du transport rémunéré, disponible via le lien suivant : https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/note_de_principe_plan_taxi_0.pdf, p. 2

- soit travailler à leur compte en tant qu'indépendant.

D'autre part, nous comprenons que l'une des pistes envisagées consisterait également en l'instauration d'un nouveau système d'autorisations et d'un numerus clausus pour l'ensemble du secteur. Il y aurait ainsi un nombre limité de véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes pendant la phase transitoire, durant laquelle un double système d'autorisation existera : les autorisations classiques 'exploitant' et les nouvelles autorisations 'chauffeurs'. A l'issue de cette phase transitoire, le précédent gouvernement prévoyait que le numerus clausus porterait sur les autorisations octroyées au chauffeur⁵⁴.

Enfin, la note de principe prévoit la création d'un mécanisme de compensation, ayant pour but de permettre une compensation par la Région pour les exploitants qui mettent fin à leur activité⁵⁵.

L'ensemble des pistes envisagées et telles que développées précédemment feront l'objet, ci-après, d'une analyse au regard des dispositions légales applicables.

Pour le surplus, nous comprenons également qu'un recours en annulation à l'encontre du décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré est actuellement pendant devant la Cour constitutionnelle. Il importera donc de prendre en considération les éléments pertinents de cette affaire pour la présente étude⁵⁶.

1. Quel est l'impact d'un secteur unifié du point de vue d'une législation appropriée ?

1. Comme indiqué précédemment, nous comprenons qu'en raison de l'instauration du numerus clausus, les autorisations ont acquis une certaine valeur, d'autant plus que celles-ci ne peuvent être cédées que dans les situations spécifiques prévues aux articles 10, 10*bis*, et 10*ter* de l'ordonnance du 27 avril 1995 et selon les conditions prévues selon ces articles. Partant, nous comprenons que de nombreux investissements ont été réalisés dans les autorisations actuelles. Ceci implique la nécessité d'analyser la question de la compatibilité du secteur unifié envisagé avec les différents principes juridiques applicables, en tenant également compte de l'éventualité que les anciennes autorisations perdent leur validité en raison de l'implémentation de nouvelles autorisations dans le cadre du secteur unifié envisagé.

2. Nous procéderons dès lors à l'analyse de l'impact de ce nouveau secteur unifié du point de vue des principes légaux applicables, et compte tenu également de l'ordonnance du 27 avril 1995 actuellement en vigueur.

Nous débiterons par une analyse du secteur unifié au regard du principe de sécurité juridique, du principe de sécurité et de confiance, en abordant l'absence de disposition transitoire et l'instauration d'une période transitoire. Nous poursuivrons par l'analyse du secteur unifié quant à l'application du principe de légalité, notamment sur les aspects relatifs au droit de propriété et sur l'éventuelle instauration d'un régime de compensation. Enfin, nous analyserons le secteur unifié au regard du principe d'égalité ainsi qu'au regard de la notion de différenciation suffisante.

⁵⁴ *Ibidem*

⁵⁵ *Ibid.*, pp. 6-7

⁵⁶ Communiqué de presse de l'ABVV/BTB, Transcom et GTL, « Plat op de buik voor multinational 15 minutenregel was geen fout, maar minimale toegift om overlast en moordende concurrentie in te dijken », 30 janvier 2020, disponible via le lien suivant : <http://www.gtl-taxi.be/bestanden/GTL-2020-01-30-200130%20-%20Persbericht%20-%202015%20minuten.pdf>

1.1. Principe de sécurité juridique

1.1.1. Principe de sécurité juridique et de confiance

3. Le principe de sécurité juridique et de confiance implique que le législateur ne peut pas, sans justification objective et raisonnable, porter atteinte à l'intérêt des justiciables de pouvoir prévoir les conséquences juridiques de leurs actes⁵⁷.

La sécurité juridique et les attentes légitimes des justiciables ne peuvent non seulement pas être compromises par la législation qui a un effet rétroactif, ni par la nouvelle législation qui entre en vigueur sur-le-champ⁵⁸.

4. A cet égard, les dispositions transitoires, définies comme des dispositions destinées à permettre le passage du régime ancien au régime nouveau et n'ayant donc qu'une justification limitée dans le temps, peuvent dans une certaine mesure remédier à ceci, selon les conditions posées par la Cour constitutionnelle⁵⁹.

Ainsi, la Cour constitutionnelle a notamment jugé que :

« Si le législateur estime qu'un changement de politique s'impose, il peut décider de lui donner un effet immédiat et il n'est pas tenu, en principe, de prévoir un régime transitoire. Les articles 10 et 11 de la Constitution ne sont violés que si le régime transitoire ou l'absence d'un tel régime entraînent une différence de traitement non susceptible de justification raisonnable ou s'il est porté une atteinte excessive au principe de la confiance légitime. Tel est le cas lorsqu'il est porté atteinte aux attentes légitimes d'une catégorie déterminée de justiciables sans qu'un motif impérieux d'intérêt général puisse justifier l'absence d'un régime transitoire établi à leur profit. »⁶⁰

1.1.2. Absence de disposition transitoire

5. Il ressort de ce qui précède que si le législateur estime qu'un changement de politique s'impose, il peut décider de lui donner un effet immédiat et il n'est pas tenu, en principe, de prévoir l'instauration d'un régime transitoire⁶¹.

6. S'agissant de l'instauration d'un tel régime, et sur la base d'une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, il serait porté atteinte aux principes de sécurité juridique et de protection de la confiance légitime si un régime transitoire ou l'absence d'un tel régime entraînait une différence de traitement non susceptible de justification raisonnable ou s'il était porté une atteinte excessive au principe de la confiance légitime⁶². Tel est ainsi le cas lorsqu'il est porté atteinte aux attentes légitimes d'une catégorie déterminée de justiciables sans qu'un motif impérieux d'intérêt général ne puisse justifier l'absence d'un régime transitoire⁶³.

7. La Cour constitutionnelle a également, au fil de sa jurisprudence, déterminé quand il était porté atteinte aux attentes légitimes d'un justiciable.

Ainsi, en 2017, la Cour décidait que l'introduction, avec effet immédiat, de la possibilité pour la commune d'imposer des heures de fermeture aux centres touristiques ne portait pas atteinte aux principes de sécurité juridique et de confiance. Selon la Cour, le législateur était autorisé à prendre

⁵⁷ Voy. notamment C.C., 16 mars 2017, n° 39/2017, B.7.1; C.C., 27 avril 2017, n° 48/2017, B.41.1; C.C., 18 janvier 2018, n° 7/2018, B.9.2; C.C., 22 novembre 2018, n° 158/2018, B.16.

⁵⁸ D. BIJNEN, H. BORTELS EN J. THEUNIS, « Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18) », *op.cit.*, p. 59

⁵⁹ *Ibidem*

⁶⁰ C.C., 22 décembre 2016, n° 170/2016

⁶¹ C.C., 21 mai 2015, n° 66/2015

⁶² C.C., 30 avril 2015, n° 46/2015, B.7.2

⁶³ C.C., 16 mars 2017, n° 39/2017, B.7.1

des mesures pour empêcher les commerçants de tenter de contourner la réglementation communale s'agissant des magasins de nuit. Avant l'élaboration de la disposition attaquée, les heures d'ouverture des centres touristiques et des stations balnéaires étaient illimitées et ne pouvait susciter chez les commerçants une attente légitime de sorte qu'à l'avenir, il continuerait à en être ainsi⁶⁴.

1.1.3. Période transitoire

8. Lorsqu'il est question d'instaurer une période transitoire, il convient de s'assurer, selon une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle, que les mesures transitoires soient générales et fondées sur des critères objectifs et pertinents⁶⁵.

9. La jurisprudence admet qu'une nouvelle réglementation puisse prévoir une période transitoire pendant laquelle deux systèmes coexistent.

Ainsi, lors de l'intégration des services d'incendie communaux dans les nouvelles zones de secours, le législateur a conféré - au titre de régime transitoire - au personnel communal le droit de choisir d'être soumis au nouveau statut administratif et pécuniaire du personnel opérationnel de la zone de secours ou de rester assujéti à leur ancien statut. Par conséquent, l'éventuelle inégalité de traitement résultait uniquement de la décision personnelle des membres du personnel⁶⁶.

10. Sur la durée de la période transitoire, nous comprenons que l'une des pistes envisagées consisterait à prévoir que toutes les dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 resteraient d'application pour autant qu'elles ne soient pas en contradiction avec les dispositions de la future ordonnance et tant qu'elles n'auront pas été abrogées par le Gouvernement⁶⁷.

A ce sujet, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale indique, dans son avis du 15 mars 2018, qu'une période de transition très longue durant laquelle l'ancien système (autorisation portant sur le véhicule et détenue par l'exploitant) et le nouveau système d'autorisation cohabitent pose plusieurs questions. En effet, une situation de concurrence « faussée » pourrait survenir entre ceux qui se voient appliquer l'ancien système et ceux qui entrent dans le nouveau système. Dans une telle situation, les personnes relevant de l'ancien système se trouveraient désavantagées, au regard des coûts supplémentaires qu'elles devraient techniquement prendre en compte dans leurs charges d'exploitation et qui seraient susceptible d'être répercutées sur l'emploi dans le secteur et ce, tant au niveau des salariés que des indépendants⁶⁸.

En outre, toujours dans cet avis, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale constate que l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxi et établi durant la précédente législature met en place un système de priorité pour l'octroi des autorisations. Selon le Conseil, ceci ne devrait toutefois pas aboutir au fait que des personnes, qui proposent leurs services actuellement, ne puissent plus le faire sous le nouveau système. Il faudrait ainsi veiller à ce que la poursuite des activités soit assurée sans qu'une forme d'inactivité soit (même temporairement) exigée, ce qui serait précisément en contradiction avec le contenu de l'avant-projet d'ordonnance qui contient un certain nombre d'éléments pouvant avoir comme conséquence l'arrêt des activités de certains chauffeurs. Le Conseil souligne également que les conditions liées au certificat d'aptitude soient respectées et qu'il faudrait dès lors éviter que les personnes qui n'ont pas réussi les tests d'aptitude à Bruxelles puissent tout de même bénéficier d'une autorisation, sans aucune autre mesure supplémentaire⁶⁹.

⁶⁴ C.C., 21 décembre 2017, n° 150/2017, B.12.3

⁶⁵ Voy. Notamment C.C., 4 octobre 2018, n° 122/2018, B.4 ; C.C., 16 février 2017, n° 20/2017, B.8 ; C.C., 3 mars 2016, n° 32/2016, B.6 ; C.C., 30 avril 2015, n° 46/2015, B.7.2

⁶⁶ C.C., 18 octobre 2018, n° 142/2018, B.4.4

⁶⁷ Avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxi, art. 27

⁶⁸ Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, avis sur l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxi, 15 mars 2018, p. 6

⁶⁹ *Ibidem*

11. Par analogie avec les enseignements jurisprudentiels cités ci-avant, les deux systèmes d'autorisation pourraient dès lors coexister pendant un certain temps. Toutefois, il apparaît que la coexistence de deux systèmes d'autorisation sur une période trop longue risque d'entraîner une distorsion de marché⁷⁰. La confusion et l'inégalité qui seraient créées n'apparaissent souhaitables ni pour le client, ni pour les instances de contrôle, ni pour les exploitants.

A titre d'exemple, le décret flamand relatif au transport particulier rémunéré prévoit, en son article 43, que les titulaires d'une autorisation pour un service de taxi ou pour un service de location de véhicules avec chauffeur délivrée en vertu du précédent décret sont autorisés à continuer à exploiter leurs services conformément aux conditions prescrites et pour la durée restante de leur autorisation actuelle.

D'autre part, nous comprenons que, dans l'étude socio-économique qui a été menée, une période de transition d'une durée plus courte est préférée pour le secteur⁷¹.

1.2. Principe de légalité

12. Il convient à présent d'analyser l'instauration d'un secteur unifié sous l'angle du principe de légalité, mais également sous l'angle du droit de propriété. En effet, nous verrons qu'une autorisation peut potentiellement revêtir le caractère de « propriété » qui devrait, à ce titre, être compensée dans le cas où elle serait retirée.

1.2.1. Principe de légalité et droit de propriété

13. Le droit de propriété est protégé tant par l'article 16 de la Constitution que l'article 1^{er} du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'Homme (ci-après : « PPA »).

L'article 16 de la Constitution dispose que « *nul ne peut être privé de sa propriété pour cause d'utilité publique que dans les cas et de la manière établis par la loi, et moyennant une juste et préalable indemnité* ».

L'article 1^{er} du PPA à la Convention européenne des droits de l'Homme dispose quant à lui que : « *Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international.*

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les Etats de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ou pour assurer le paiement des impôts ou d'autres contributions ou des amendes. »

14. L'évaluation d'une mesure au regard de l'article 1^{er} du PPA à la Convention européenne des droits de l'Homme s'effectue au travers de cinq étapes différentes⁷².

Dans un premier temps, il convient de déterminer s'il est effectivement question d'une propriété au sens de la Convention européenne des droits de l'Homme. Au travers de sa jurisprudence, la Cour européenne des droits de l'Homme a admis que la notion pouvait recouvrir des biens au sens large du terme et représentant une quelconque valeur potentielle⁷³, comme les demandes de dommages-intérêts⁷⁴.

⁷⁰ *Ibidem*

⁷¹ Etude sur l'impact socio-économique sur l'étude sur le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 22

⁷² Voy. notamment B. PEETERS, « bescherming van het eigendomsrecht » in VZW Fiskofoon (ed.), *Fiscale rechtspraakoverzichten. Grandrechten in fiscalibus 1989-2014*, Brussel, Larcier, 2016, pp. 313-328

⁷³ CEDH, 29 maart 2010, *Depalle/Frankrijk*, § 62; CEDH, 29 juli 2004, *Moro de Vale et al./Portugal*, § 38; CEDH, 20 februari 2003, *Forrer-Niedental/Duitsland*, § 32; CEDH, 11 september 2012, *Opim en Industerre/België*, § 33;

⁷⁴ N. APPERMONT EN J. THEUNIS, *Themis 103 - Publiekrecht*, Brugge, die Keure / la Charte, 2018, p. 174

15. La seconde étape consiste à déterminer s'il y a effectivement atteinte au droit de propriété. Il importe de préciser que l'ingérence au droit de propriété peut résulter tant d'un acte posé par un Etat que d'une absence d'acte de celui-ci⁷⁵, de sorte qu'il s'agit d'une notion interprétée largement.

16. Il convient ensuite d'examiner la condition de la légalité de l'ingérence au droit de propriété. A cet égard, la Cour européenne des droits de l'Homme examine si l'ingérence trouve sa source dans une base légale dans le droit national, et qui revêt un caractère précis, accessible et prévisible⁷⁶.

17. L'étape suivante consiste à examiner si l'ingérence poursuit un but légitime. Dans la mesure où l'article 1^{er} du PPA à la Convention européenne des droits de l'Homme ne reprend pas de liste énumérant les buts légitimes, la liste des buts légitimes pouvant être poursuivis reste donc ouverte⁷⁷. Etant donné que la Cour estime que les autorités nationales sont généralement les mieux placées pour déterminer si une mesure poursuit un but d'intérêt général, l'examen effectué par la Cour reste dès lors marginal⁷⁸, même si la Cour a déjà pu considérer qu'une mesure ne poursuivait pas un but légitime⁷⁹.

18. Enfin, la dernière étape de l'évaluation portera sur la question de savoir si l'ingérence au droit de propriété est proportionnelle au but poursuivi. A cet égard, il convient que l'ingérence respecte un juste équilibre entre l'intérêt public et les droits fondamentaux de l'individu⁸⁰, en ce qu'il existe un lien raisonnable de proportionnalité entre l'objectif poursuivi et les moyens utilisés⁸¹. La condition de proportionnalité sera ainsi violée s'il apparaît que cet équilibre n'est pas atteint en raison du fait que l'individu doit supporter une charge « excessive et individuelle »⁸². Cette condition fait également l'objet d'un contrôle marginal de la Cour européenne des droits de l'Homme⁸³.

A la lumière des différentes conditions énoncées ci-avant, il importe à présent de déterminer si une autorisation peut être considérée comme relevant du droit de propriété.

1.2.2. L'autorisation comme droit de propriété

19. Dans l'affaire *Vékony c. Hongrie* du 13 janvier 2015, la Cour européenne des droits de l'Homme décidait qu'une licence constituait un droit de propriété protégé par l'article 1^{er} du PPA à la Convention européenne des droits de l'Homme. Plus précisément, la Cour estimait en l'espèce que :

*« L'annulation et le non-renouvellement par la loi de la licence autorisant le requérant à vendre du tabac a constitué une mesure de réglementation de l'usage des biens s'analysant en une atteinte aux droits de l'intéressé découlant de l'article 1 du Protocole n°1. La perte de la licence a eu des effets drastiques sur les affaires du requérant puisqu'elle s'est traduite par une baisse d'un tiers du chiffre d'affaires et par la liquidation de l'entreprise. **Les périodes de transition** entre l'adoption de la loi incriminée et la date limite pour mettre fin à la vente de tabac au détail **n'étaient pas suffisantes**. En outre, il découle implicitement de l'article 1 du Protocole n°1 que toute **ingérence dans la jouissance du droit au***

⁷⁵ CEDH, 20 juli 2000, *Antoneto/Italië*, §§ 38-39.

⁷⁶ N. APPERMONT EN J. THEUNIS, *op.cit.*, p. 176

⁷⁷ *Ibid.*, p. 177

⁷⁸ *Ibidem*

⁷⁹ Voy. notamment : CEDH, 23 juli 2009, *Joubert/Frankrijk*, § 65 ; CEDH, 23 oktober 1990, *Darby/Zweden*, §§ 29-34.

⁸⁰ CEDH, 23 september 1982, *Sporrong en Lönnroth/Zweden*, § 73;

⁸¹ Voy. notamment : CEDH, 14 februari 2017, *Lékcic/Slovenië*, § 120; CEDH, 28 juli 1999, *Immobiliare Sai/Italië*, § 49; CEDH, 16 november 2004, *Brunçrona/Finland*, § 67; CEDH, 23 november 2000, *Voormalige Koning van Griekenland et al./Griekenland*, § 89.

⁸² Voy. notamment : CEDH, 23 september 1982, *Sporrong en Lönnroth/Zweden*, § 73; CEDH, 28 juli 2005, *Rosenzweig en Bonded Warehouses Ltd./Polen*, § 48; CEDH, 13 januari 2015, *Vékony/Hongarije*, § 32; CEDH, 27 juni 2017, *Piras/San Marino*, § 55.

⁸³ Y. HAECK, "Artikel 1 Eerste Protocol – Recht op bescherming van eigendom" in J. VANDE LANOTTE EN Y. HAECK (eds.), *Handboek EVRM. Deel II*, Antwerpen, Intersentia, 2004, p. 353

respect des biens doit s'accompagner de **garanties procédurales** offrant à la personne concernée **une occasion adéquate d'exposer sa cause aux autorités et de contester effectivement les mesures**. Une mesure de réglementation arbitraire et disproportionnée ne peut pas satisfaire aux exigences de protection des biens au regard de l'article 1 du Protocole n°1.

La Cour estime que le requérant s'est vu imposer une charge spéciale et exorbitante. Pour parvenir à cette conclusion, la Cour note que la licence du requérant a été annulée sans indemnisation, que la mesure a été introduite par le biais de modifications constantes de la loi et avec une hâte remarquable, que **la perte de l'ancienne licence a été automatique, que le refus d'octroyer une nouvelle licence n'a fait l'objet d'aucun contrôle public et n'était pas susceptible d'un recours judiciaire, et que le requérant n'avait aucune perspective réaliste de conserver la possession de la licence, étant donné que le processus d'octroi des nouvelles concessions était arbitraire et ne donnait pas la priorité aux anciens titulaires de licences**. Enfin, nul n'a laissé entendre que le requérant avait enfreint la loi. »⁸⁴

Enfin, dans l'affaire *Fredin c. Suède* du 18 février 1991, la Cour européenne des droits de l'Homme soulignait que les permis octroyés par l'administration constituaient des « biens » protégés par l'article 1^{er} du PPA de la Convention européenne des droits de l'Homme⁸⁵. Dans cet arrêt, la Cour a estimé que le retrait d'un permis ne saurait s'analyser en une expropriation au regard du premier alinéa de l'article 1 du PPA, mais qu'il faut plutôt le considérer comme relevant, du second alinéa de l'article 1 du PPA, de la réglementation de l'usage des biens par les autorités⁸⁶. Cette réglementation de l'usage des biens doit être faite conformément à l'intérêt général⁸⁷. Le droit d'être entendu doit également être respecté⁸⁸.

Il ressort de notre analyse qui précède que si une autorisation peut potentiellement revêtir le caractère de « propriété », une telle autorisation ne pourra cependant pas être invoquée dans le cas où une réforme est envisagée et connue par les intervenants du secteur depuis un certain temps.

1.2.3. Régime de compensation

20. Selon les conditions énumérées aux articles 10, 10*bis* et 10*ter* l'ordonnance actuelle du 27 avril 1995, le titulaire d'une autorisation ne peut céder, à titre gratuit ou à titre onéreux, son autorisation d'exploiter que selon des conditions spécifiques.

Selon l'article 10 de l'ordonnance du 27 avril 1995, l'exploitation d'un service de taxi ne peut être poursuivie que moyennant l'autorisation préalable du Gouvernement, à condition que l'exploitation du service de taxi se fasse dans les conditions de l'autorisations d'exploiter et dans les deux cas suivants :

- en cas de décès ou d'incapacité permanente du titulaire de l'autorisation, le conjoint, le cohabitant légal, ou les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré peuvent poursuivre l'exploitation de l'autorisation ;
- une personne morale peut poursuivre l'exploitation d'une personne physique titulaire d'une autorisation dans le seul cas où celle-ci en fait apport à cette personne morale qu'elle crée

⁸⁴ Note d'information sur la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme n°181 sur l'arrêt *Vékony c. Hongrie* du 13 janvier 2015. Nous soulignons.

⁸⁵ CEDH, *Fredin c. Suède*, 18 février 1991, n° 12033/86

⁸⁶ Ibid., pt. 47

⁸⁷ Ibid., pt. 41

⁸⁸ Ibid., pt. 63

et tant qu'elle en est l'associé majoritaire ainsi que l'organe statutaire chargé de la gestion journalière.

En vertu de l'article 10*bis* de la même ordonnance, le titulaire d'une autorisation qui a exploité un service de taxis sans interruption pendant au moins les dix années civiles qui précèdent celle de la demande peut, dans les conditions prévues dans l'article, céder, à titre gratuit ou à titre onéreux, son autorisation d'exploiter.

Enfin, conformément à l'article 10*ter* de l'ordonnance, le Gouvernement peut autoriser un regroupement d'autorisations dans le cadre de la fusion ou de l'absorption de ces personnes morales, moyennant les conditions prévues dans l'article.

D'autre part, et comme indiqué précédemment, nous comprenons qu'en raison de l'instauration du *numerus clausus* et de conditions spécifiques pour la cession des autorisations, les autorisations ont acquis une certaine valeur. Pour contourner l'application des conditions relatives à la cession des autorisations, nous comprenons qu'un système irrégulier de cessions des autorisations est né, notamment lorsque le titulaire de l'autorisation est une personne morale. Dans le cadre de ce système, et compte tenu de la rareté des autorisations, les prix peuvent être particulièrement élevés, d'autant plus qu'il n'y a aucune transparence.

21. A l'étranger, il fut dès lors proposé d'instaurer des mécanismes de compensation pour les autorisations qui perdraient leur validité.

Au Portugal, depuis l'adoption de la loi n° 45/2018 du 10 août 2018 réglementant les plates-formes électroniques de transport, les exploitants de plateformes électroniques sont tenus de verser une contribution visant à compenser les coûts administratifs de la réglementation et de l'hébergement de leurs activités et à encourager le respect des objectifs nationaux en matière de mobilité urbaine⁸⁹. Il importe de souligner que l'adoption de cette loi a suscité de vives protestations de la part du secteur des taxis, lesquels considèrent que cette nouvelle loi légitime ces applications⁹⁰ et qu'ils sont tenus de respecter des standards stricts ainsi que de payer des sommes importantes pour un nombre limité d'autorisations⁹¹. A l'heure actuelle, quatre exploitants ont néanmoins fait les démarches pour se conformer à la loi et devenir partenaire : Uber, Cabify, Bolt et Kapten⁹².

En France, la question s'est en effet posée dans le cadre d'un rapport élaboré en 2016, avant l'adoption d'une loi régulant le secteur. Dans le cadre de ce rapport, plusieurs façons d'indemniser les propriétaires de l'autorisation avaient été imaginées : le gouvernement pouvait les racheter, mais cela entraînerait des coûts relativement élevés⁹³. Une autre solution proposée était de faire payer les chauffeurs de VTC, mais la Cour constitutionnelle française n'avait pas, dans un cas similaire, validé le mécanisme⁹⁴. Dans le rapport 2016, un fonds d'indemnisation alimenté par la taxation d'Uber, d'autres services de location privés ou des usagers de taxis, avait été proposé, mais à l'heure actuelle, l'instauration du « Fond de Garantie pour les taxis » ne s'est pas encore concrétisée⁹⁵.

⁸⁹ Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, n°45/2018, 10/08/2018, art. 30, disponible via le lien suivant : <https://dre.pt/application/conteudo/115991688>

⁹⁰ ECO NEWS, « Taxis in Portugal organize a nationwide protest against new taxi-hailing apps' law », Eco Portuguese Economy, 24 septembre 2018, disponible via le lien suivant : <https://econews.pt/2018/09/24/taxis-in-portugal-organize-a-nationwide-protest-against-new-taxi-hailing-apps-law/>

⁹¹ TPN/LUSA, « 'Uber Law' comes into force », *The Portugal News*, 01/11/2018, disponible via le lien suivant : <https://www.theportugalnews.com/news/uber-law-comes-into-force/47374>

⁹² LUSA, « Motoristas de plataformas eletrónicas de transporte registados triplicaram em seis meses », *Expresso*, 1/11/2019, disponible via le lien suivant : <https://expresso.pt/sociedade/2019-11-01-Motoristas-de-plataformas-eletronicas-de-transporte-registados-triplicaram-em-seis-meses>.

⁹³ *Ibidem*

⁹⁴ *Ibidem*

⁹⁵ Etude sur l'impact socio-économique sur l'étude sur le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 22

22. Il ressort de ce qui précède qu'une modification du système d'autorisation - pour autant qu'elle s'insère dans l'intérêt public et se déroule dans les conditions précitées et prévues par la loi - n'apparaît pas, en tant que telle, être contraire au principe de légalité et ce, même si l'autorisation pourrait être considérée comme un droit de propriété.

Comme indiqué ci-avant, le principe de sécurité juridique et de confiance implique que le législateur ne peut pas, sans justification objective et raisonnable, porter atteinte à l'intérêt des justiciables de pouvoir prévoir les conséquences juridiques de leurs actes⁹⁶. En tout état de cause, il importe de souligner que l'instauration d'un « fonds de compensation » devra prendre en compte les conditions mentionnées ci-avant.

D'autre part, il convient de préciser qu'il n'apparaît pas légitime de s'attendre à ce que le système d'autorisation reste inchangé à l'avenir dans la mesure où la réforme envisagée est connue par les intervenants depuis un certain temps.

1.3. Principe d'égalité

1.3.1. Egalité et non-discrimination

23. Les articles 10 et 11 de la Constitution, qui consacrent les principes d'égalité et de non-discrimination sont libellés comme suit :

« Article 10

Il n'y a dans l'État aucune distinction d'ordres.

Les Belges sont égaux devant la loi; seuls ils sont admissibles aux emplois civils et militaires, sauf les exceptions qui peuvent être établies par une loi pour des cas particuliers.

L'égalité des femmes et des hommes est garantie. »

« Article 11

La jouissance des droits et libertés reconnus aux Belges doit être assurée sans discrimination. A cette fin, la loi et le décret garantissent notamment les droits et libertés des minorités idéologiques et philosophiques. »

24. Il ressort de ces deux articles que les situations comparables doivent être traitées de la même manière, à moins qu'il ne soit raisonnablement justifié de les traiter différemment⁹⁷. En outre, des situations substantiellement différentes doivent être traitées différemment, à moins qu'il ne soit raisonnablement justifié de les traiter de la même manière⁹⁸.

25. En l'espèce, le simple fait que le nouveau régime prévoyant un secteur unifié s'écarte du régime actuel (lequel distingue les taxis et les locations de véhicules avec chauffeur) n'apparaît pas en soi contraire au principe d'égalité et de non-discrimination. En effet, les deux régimes s'appliquent à des moments différents, et il relève du pouvoir d'appréciation du législateur compétent de poursuivre un objectif différent de celui qu'il avait précédemment fixé, ainsi que de prendre les mesures qui permettent de réaliser cet objectif. En d'autres termes, le simple fait que le législateur ait pris une mesure différente de celle qu'il avait précédemment adoptée ne constitue pas en soi une discrimination. Une conclusion différente signifierait par ailleurs que tout changement dans la législation serait, en fait, impossible⁹⁹.

⁹⁶ Voy. notamment C.C., 16 mars 2017, n° 39/2017, B.7.1; C.C., 27 avril 2017, n° 48/2017, B.41.1; C.C., 18 janvier 2018, n° 7/2018, B.9.2; C.C., 22 novembre 2018, n° 158/2018, B.16.

⁹⁷ Voy. notamment C.C., 12 juillet 1995, n° 58/95, B.16.2

⁹⁸ B. RENAULD, S. VAN DROOGHENBROECK, « XIII. - Le principe d'égalité et de non-discrimination » in *Les droits constitutionnels en Belgique (volume 1 et 2)*, Bruxelles, Bruylant, 2011, p. 578

⁹⁹ C.C., 15 juin 2017, n° 75/2017, B.6

Par analogie à ce qui précède, il importe de souligner que la Cour constitutionnelle a déjà eu l'occasion de considérer que les services de taxis constituaient des prestations de services à caractère d'utilité publique, de sorte que le législateur régional peut prendre des mesures afin d'éviter que les services de location de voitures avec chauffeur ne compromettent l'activité des services de taxis. La distinction ici effectuée repose, selon la Cour, sur un critère objectif présentant un rapport raisonnable de proportionnalité avec le but poursuivi qui est d'assurer la survie et la rentabilité des services de taxis¹⁰⁰.

Dans le même ordre d'idées, et à propos du régime de stationnement des taxis, la Cour constitutionnelle lie explicitement l'objectif de protection de la sécurité routière au régime de stationnement des taxis : le législateur peut donc prendre des mesures réglementaires pour assurer le confort et la disponibilité des véhicules, le professionnalisme des chauffeurs et la vigilance des exploitants et pour également apporter une solution au problème de stationnement. En outre, il est rappelé que la Cour constitutionnelle établit également un lien entre ces objectifs et le *numerus clausus* obligatoire pour les services de taxi¹⁰¹.

26. Comme indiqué ci-avant, il convient dès lors que les situations de nature différente soient traitées de manière différente. A titre d'exemple, l'on pourrait envisager une distinction justifiée en raison du nombre limité de places de stationnement aux abords d'une gare, où le nombre de véhicules devrait dès lors nécessairement être réduit. De telles limitations pour des limousines, par exemple, sont moins évidentes compte tenu de l'exigence d'utilité publique du service. D'autres exemples de différenciations possibles peuvent également être envisagées, comme nous le verrons dans le point 1.3.2. suivant.

A cet égard, il importe de préciser que l'évaluation du principe d'égalité se déroule en quatre étapes : (1) la différence/égalité de traitement doit poursuivre un but légitime, (2) elle doit être fondée sur un critère objectif, (3) ce critère doit être adéquat, pertinent ou approprié pour la réalisation de l'objectif poursuivi et (4) il doit également être proportionné à cet objectif, ce qui signifie, notamment, qu'il ne doit pas avoir de conséquences disproportionnées¹⁰².

Dans le cas de l'instauration d'un secteur unifié, il serait dès lors approprié de prévoir un secteur unifié avec l'instauration de sous-catégories. La motivation relative à l'instauration d'un *numerus clausus* général pourra ainsi être différenciée pour chacune de ces sous-catégories.

1.3.2. Une différenciation suffisante

27. Pour l'instauration d'une différenciation suffisante, il existe premièrement une différence entre le marché de rue, d'une part, et le transport contractuel, d'autre part¹⁰³. Ces deux catégories peuvent, à leur tour, être subdivisées.

A titre d'exemple, la législation néerlandaise se base sur les distinctions suivantes. Sur le marché néerlandais des taxis, deux marchés principaux peuvent être distingués : le transport contractuel et le marché des taxis de rue. Le marché des taxis de rue peut à nouveau être divisé en deux marchés : le marché de la maraude et le marché de la réservation. Le marché de la réservation a longtemps été défini comme le marché des appels. En raison de la numérisation et de l'essor des applications,

¹⁰⁰ C.C., 15 octobre 1996, n°56/96, B.11

¹⁰¹ Comm. Bruxelles (nl.), 16 février 2017, n° A/15/03011 en A/15/0323, pt. 53

¹⁰² D. BIJNEN, H. BORTELS EN J. THEUNIS, « Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18) », *op.cit.*, p. 55

¹⁰³ Il importe toutefois de préciser qu'avec les applications mobiles de transport de personnes, la différence entre le « marché de rue » et le « transport contractuel » tend à s'estomper, puisque le service consistant en une commande pour avoir une limousine dans la minute s'avère différent du service mettant à disposition une limousine pendant plusieurs heures : le premier service s'apparente davantage à un marché de rue, et non de réservation.

les taxis sont de plus en plus souvent commandés d'une autre manière que par téléphone, de sorte qu'il est plutôt question d'un marché de la réservation¹⁰⁴.

Ce qui précède peut être illustré comme suit¹⁰⁵:



28. Certains services contribuent aux transports publics et à la mobilité, et peuvent dès lors revêtir une fonction d'utilité publique¹⁰⁶. A titre d'illustration, un taxi garé sur un emplacement de taxi à la gare remplira une certaine fonction d'utilité publique alors que tel ne serait pas le cas pour une limousine¹⁰⁷.

29. Il importe de noter que la notion « d'utilité publique du service » implique, en pratique, que les organes législatifs et exécutifs doivent créer les conditions d'une offre suffisamment qualitative pour le transport rémunéré de personnes, le cas échéant par voie réglementaire¹⁰⁸. A cet égard, l'art. 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 dispose que « l'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service [...] ».

Si l'on se réfère aux travaux préparatoires de l'ordonnance, l'on constate que la notion d'utilité publique est définie par référence à la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis¹⁰⁹. Les travaux préparatoires à l'adoption de la loi du 27 décembre 1974 intègrent, quant à eux, dans la notion d'utilité publique, « non seulement les besoins du public 'per se', mais aussi le légitime désir d'expansion des exploitations de taxis qui, sur base de critères de rentabilité, sont à même de prouver qu'une meilleure desserte de leur clientèle (ou qu'un accroissement de clientèle) nécessite une augmentation du parc des taxis »¹¹⁰.

Nous verrons, par ailleurs, dans le Chapitre II de la présente étude que la fonction d'utilité publique permet ainsi de justifier que l'on impose un certain degré d'exigences quantitatives (par exemple, un numerus clausus) et qualitatives¹¹¹.

¹⁰⁴ M. KORT, N. VAN GIELS, L. VAN KLINK, N. VAN DER LIJN, *Evaluatie tariefstructuur taxivervoer voor de Ministerie Infrastructuur en Milieu*, 12/04/16, p. 17

¹⁰⁵ Nederlandse Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), disponible via le lien suivant : <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31#HoofdstukV>

¹⁰⁶ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1^{er} juin 1995, art. 5

¹⁰⁷ Sur la notion d'utilité publique du service, voy. Chapitre II de la présente étude.

¹⁰⁸ S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *RABG*, 2018/9, pp. 799-800

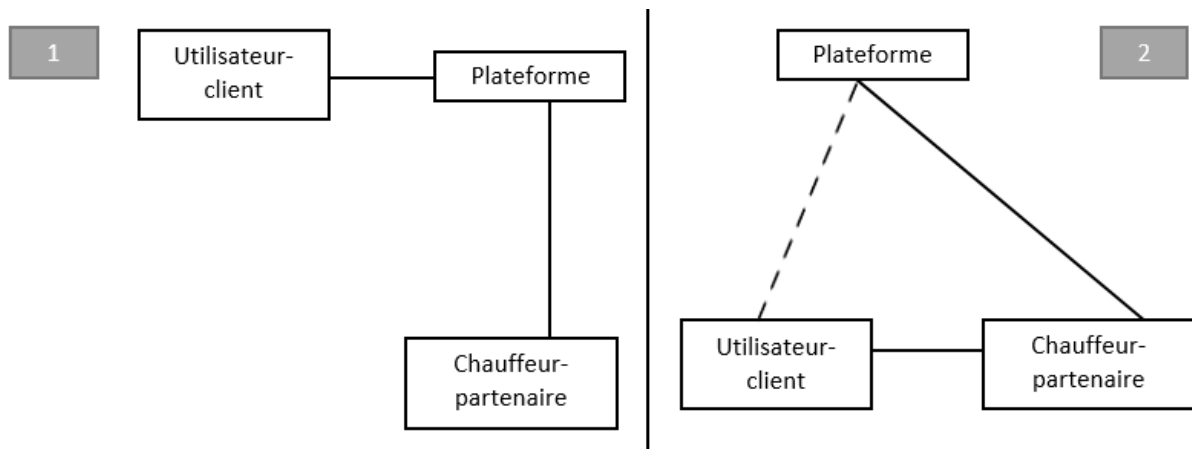
¹⁰⁹ Projet d'ordonnance « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *Doc. parl.*, Cons. Rég. Brux.-Cap., sess. ord. 1994-1995, n°A-368/1, p. 13

¹¹⁰ Projet de loi « relatif aux services de taxis », *Doc. parl.*, Ch. repr., sess. ord. 1974-1975, n° 308/1, p. 4

¹¹¹ *Ibidem*

2. Quelles sont les relations possibles entre des plateformes telles que Uber et des chauffeurs, et quel est l'impact sur leur statut

2.1. La relation triangulaire en cas de plateformes



Lignes pleines ——— indiquent dans le schéma les exercices possible d'autorité

Lignes pointillées - - - - - indiquent uniquement une relation contractuelle (sans exercice d'autorité)

30. La première partie du schéma ci-avant reprend une relation d'autorité entre la plateforme et la personne qui preste les services pour celle-ci.

Dans la deuxième partie du schéma, cette relation peut être divisée entre la plateforme, d'une part et l'utilisateur de la plateforme, d'autre part.

Il est évident que la relation entre la plateforme et le chauffeur-partenaire est beaucoup plus étroite dans le premier schéma que dans le deuxième, où la différence de relation peut être importante dans le cadre de la définition de la nature de la relation de travail du chauffeur-partenaire¹¹².

2.2. Cadre réglementaire belge : division binaire de toutes les relations de travail

31. En droit belge, la réglementation du travail et de la sécurité sociale relève de la compétence de l'autorité fédérale¹¹³. Si l'on se réfère à la loi sur les relations de travail, on constate que celle-ci prévoit qu'une partie peut, dans le cadre d'une collaboration professionnelle, effectuer un travail en qualité de salarié ou d'indépendant : le critère qui assure la distinction est ici la relation d'autorité ou la relation de subordination dans le cadre de l'exécution du travail¹¹⁴.

32. De manière générale, la distinction entre travailleur salarié et travailleur indépendant touche à l'ordre public, de sorte que les parties ne peuvent conclure des accords qui y seraient contraires : les deux relations pourront, le cas échéant, être requalifiées¹¹⁵.

33. En principe, les parties peuvent toutefois choisir librement si leur relation de travail doit être considérée comme un contrat de travail ou comme un accord de collaboration indépendant, mais la manière dont la relation de travail se déroule en pratique reste déterminante pour qualifier la nature

¹¹² S. NERINCKX, « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie », *Revue de droit social* (RDS), 2018/3, p.10

¹¹³ Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, art. 6, §1^{er}, VI, alinéa 5, 12°

¹¹⁴ Loi-programme du 27 décembre 2006, *M.B.*, 28 décembre 2006, art. 328 et suivants

¹¹⁵ S. ALBERS, P. MAERTEN, « het sociaal statuut van de digitaalplatformmedewerker : een status quo en een blik ok de toekomst », *Oriëntatie* 2019/2, p. 35

de la relation de travail¹¹⁶. L'on distingue ainsi quatre critères généraux : 1) la volonté des parties telle qu'elle a été exprimée dans leur contrat, 2) la liberté d'organiser le travail, 3) la liberté d'organiser le temps de travail et 4) la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique.

34. Les critères généraux indiquant le statut d'employé ou d'indépendant peuvent être listés comme suit¹¹⁷ :

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 29

¹¹⁷ S. NERINCKX, « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie », *op.cit.*, pp. 19-20

Éléments indiquant le statut de l'employé		Éléments indiquant le statut d'indépendant	
Contrat	<ul style="list-style-type: none"> • Salaire fixe • Salaire garanti en cas de maladie, vacances, etc. • Remboursement de frais • Clause de non-concurrence ou d'exclusivité • Clause de formation 	<ul style="list-style-type: none"> • Paiement après facture • Rémunération à la prestation • Aucune rémunération garantie (c.-à-d. non payé si aucun service n'est fourni) • Coûts/dépenses pour le compte du prestataire de services • Engagement à un certain résultat par rapport au travail convenu 	
Organisation du travail	<ul style="list-style-type: none"> • Description précise et détaillée des tâches et de la manière dont elles doivent être exécutées • Matériel et équipements de travail fournis par la plateforme • Exclusivité • Se présenter à des tiers comme faisant partie de la plateforme 	<ul style="list-style-type: none"> • Le travail est librement organisé • Le lieu de travail est choisi librement • Matériel et équipement de travail personnels • Possibilité de recruter son propre personnel pour l'exécution des services convenus • Possibilité de faire exécuter les travaux par un remplaçant • Possibilité de travailler pour différentes entreprises/plateformes • Responsabilité étendue 	
Organisation du temps de travail	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires de travail imposés par la plateforme (obligations d'enregistrement et de sortie ; feuilles de présence journalières) • Période de vacances (nombre de jours et horaires) imposée • Obligation de justifier les absences 	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires de travail choisis par le prestataire de services • Période de vacances (nombre de jours et horaires) librement choisie par le prestataire de services (pour des plateformes telles que Helpling, Task-Rabbit, Zaarly, etc. en fonction des services à fournir) 	
Possibilité d'exercer une surveillance hiérarchique	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de donner des instructions précises et détaillées de la plateforme • Possibilité de surveiller l'exécution du travail et de la conformité ; obligations de reporting pendant ou après l'exécution • Mesures disciplinaires internes après vérification par le supérieur hiérarchique direct 	<ul style="list-style-type: none"> • Seules des directives générales de nature économique sont données par l'employeur/client • Reporting uniquement après coup et au sujet des résultats • Responsabilité et prise de décision en matière de ressources financières • Investissements personnels et substantiels dans l'entreprise et participation aux bénéfices et pertes de celle-ci 	

35. Concernant la jurisprudence pertinente en la matière, la Cour de Justice de l'Union européenne a eu l'occasion de se prononcer au sujet des contestations concernant le statut social des chauffeurs¹¹⁸. Sur ce point, l'avocat général indiquait notamment que :

« 52. Si ce contrôle ne s'exerce pas selon une subordination hiérarchique de facture classique, il ne faut pourtant pas se laisser abuser par les apparences. Un contrôle indirect tel que celui exercé par Uber, basé sur des incitations financières et une évaluation décentralisée par les passagers, avec l'effet d'échelle (18), permet une gestion tout aussi efficace, sinon plus, que celui basé sur des ordres formels donnés par un employeur à ses employés et le contrôle direct de leur exécution.

53. Cela m'amène au constat que l'activité d'Uber consiste en une seule prestation de transport à bord d'un véhicule trouvé et commandé à l'aide de l'application pour smartphone et que ce service est presté, d'un point de vue économique (19), par Uber ou en son nom. Ce service est aussi présenté aux utilisateurs et perçu par eux de cette manière. Ces utilisateurs, en décidant de recourir aux services d'Uber, cherchent un service de transport possédant certaines fonctionnalités et une certaine qualité. Ces fonctionnalités et cette qualité du transport sont assurées par Uber.

54. Ce constat ne signifie pas pour autant que les chauffeurs d'Uber doivent être nécessairement considérés comme ses employés. Cette société peut très bien réaliser ses prestations en ayant recours à des entrepreneurs indépendants, qui agissent en son nom en qualité de sous-traitants. La polémique concernant le statut des chauffeurs vis-à-vis d'Uber, qui a abouti déjà à des décisions juridictionnelles dans certains États membres (20), est tout à fait étrangère aux questions de droit qui nous préoccupent dans la présente affaire. »¹¹⁹

36. S'agissant de la jurisprudence belge, l'on peut constater que celle-ci se limite principalement au domaine de la concurrence déloyale. Toutefois, le tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles s'est prononcé, dans son jugement du 16 janvier 2019, au sujet de l'application des 4 critères généraux précités. Dans cet arrêt, le tribunal est arrivé à la conclusion que les chauffeurs qui conduisent pour UberX ne pouvaient pas être considérés comme des employés de la plateforme, même si une opinion différente pouvait être trouvée dans la doctrine¹²⁰.

37. La réponse à la question de la qualification dépendra finalement du rôle de la plateforme, si cette dernière occupe un rôle de pilotage et que l'autonomie des chauffeurs-partenaires est finalement limitée : l'évaluation devra donc toujours se faire au cas par cas¹²¹. A cet égard, l'exclusivité à l'égard de la plateforme peut, par exemple, avoir une incidence.

38. Par ailleurs, il importe de préciser que même si les chauffeurs sont considérés comme des indépendants sur la base de la loi sur les relations de travail, ils peuvent néanmoins être soumis à la sécurité sociale pour les salariés, puisque le champ d'application de la loi sur la sécurité sociale a été étendu par le Roi aux personnes qui, sans être liées par un contrat de travail, effectuent un travail dans des conditions similaires à celles d'un contrat de travail¹²².

39. Dès lors, selon le degré de contrôle exercé par la plateforme - et au regard de tous les critères énoncés ci-dessus - il sera effectivement possible de faire face à de faux indépendant, ce qu'il conviendra toutefois évaluer au cas par cas.

¹¹⁸ CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15

¹¹⁹ Conclusions de l'Avocat Général SZPUNAR à la CJUE le 11 mai 2017 dans le cadre de l'affaire C-434/15, pt. 52-54

¹²⁰ Voy. notamment S. NERINCKX, « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie », *op.cit.*, p. 42 ; S. GILSON, « Les chauffeurs Uber sont-ils des salariés ? Un nouvel élément apporté au débat... », *BSJ*, 2019, nr. 627, p.6

¹²¹ S. NERINCKX, « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie », *op.cit.*, p. 31

¹²² Arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, art. 3,5 bis

3. Quelles sont les solutions possibles à l'abus du statut de salarié et au phénomène des « faux » travailleurs indépendants ?

Nous proposerons ci-après quelques solutions envisagées à l'étranger quant à l'abus du statut de salarié et quant au phénomène des « faux » travailleurs indépendants.

40. Au Royaume-Uni, le tribunal du travail de Londres a estimé que les chauffeurs Uber à Londres n'étaient pas des salariés (« employees »), mais des travailleurs (« workers »), ce qui correspond à un statut intermédiaire entre les salariés et les indépendants, et que ces travailleurs ont droit à des congés et au salaire minimum¹²³. Un certain nombre de pays, dont l'Allemagne, l'Autriche, le Canada, l'Espagne, le Royaume-Uni, la Corée du Sud et la Slovénie, ont également des statuts « mixtes », qui offrent une solution pour les employés de la plateforme. A cet égard, il importe de mentionner que toute éventuelle adaptation future de la réglementation belge actuellement en vigueur relèverait de la compétence du fédéral. En pratique, l'on constate que ce type de statut présente néanmoins certains inconvénients¹²⁴.

41. A cet égard, le Comité central d'arbitrage de Londres a statué dans une affaire intentée par le syndicat contre Deliveroo, et a jugé que les coursiers n'étaient pas des travailleurs (workers), notamment parce qu'ils peuvent interrompre la livraison ou la déléguer à quelqu'un d'autre à tout moment, à tel point que Deliveroo pouvait perdre le contrôle de la livraison et qu'ils pouvaient également être liés simultanément à d'autres plateformes, comme UberEats¹²⁵.

Afin d'éviter le faux travail indépendant, l'on pourrait dès lors imaginer d'intégrer dans l'ordonnance un certain nombre de garanties, comme par exemple le fait qu'il est interdit aux plateformes d'exiger une quelconque forme d'exclusivité.

D'autre part, il importe de souligner qu'en décembre 2019, l'auditorat du travail de Bruxelles a décidé d'assigner Deliveroo devant le tribunal du travail. Suite à une enquête pénale de deux ans réalisée par l'ONSS, il fut en effet décidé de conduire une procédure civile dans le but de débattre de la légalité de la relation de travail indépendante de l'entreprise avec ses coursiers¹²⁶.

42. Depuis la réforme des taxis au Portugal, les chauffeurs qui souhaitent travailler sur une plateforme sont tenus d'avoir un contrat de travail avec celle-ci. Le nombre d'heures qui peuvent être prestées par jour est notamment limité. Il pourrait également s'agir d'une piste envisageable en

¹²³ UK Employment Tribunal, 28 octobre 2016, affaire n° 2202550/2015

¹²⁴ Voy. à ce sujet : F. KÉFER, Q. CORDIER, A. FARCY, "Quel statut juridique pour les travailleurs des plateformes numériques?", *TSR RDS*, 2019, n° 1, p. 61. A ce sujet, les auteurs indiquent que : « Aussi séduisante que puisse paraître la mise en place d'un troisième statut, cette solution est l'objet de multiples critiques. En 2006, la Commission européenne avait lancé une vaste consultation publique sur son Livre vert Moderniser le droit du travail pour relever les défis du XXI^e siècle. Cette consultation a révélé que « La plupart des Etats membres et des partenaires sociaux sont opposés à l'introduction d'une troisième catégorie intermédiaire, comme celle des travailleurs dits "économiquement dépendants", à côté des travailleurs salariés et des travailleurs indépendants. » En effet, le risque de classer les travailleurs sous un statut inapproprié, de contourner les règles en principe applicables au profit de règles moins coûteuses socialement n'est pas épargné. Ce statut intermédiaire, loin de simplifier la qualification de la relation juridique des travailleurs se trouvant dans la zone grise entre l'indépendance et le salariat, complique les choses car, à la difficulté de tracer la frontière entre les salariés et les indépendants, on substitue celle de définir deux frontières : entre les salariés et les para-subordonnés d'une part et entre les para-subordonnés et les indépendants d'autre part. En outre, en instaurant un statut juridique intermédiaire tout en étant moins protecteur, on risque de susciter un déplacement du salariat vers ce nouveau statut, effet opposé à celui recherché par le législateur. Ce phénomène a notamment pu être observé en Italie où il a poussé le législateur à accroître successivement la protection des travailleurs para-subordonnés jusqu'à la suppression des contrats de collaboration à projet depuis le 1er janvier 2016. »

¹²⁵ London Central Arbitration Committee, 14 novembre 2017, 29 et 37

¹²⁶ BELGA, « Livraisons : Deliveroo menace de réduire fortement la voilure », *Le Soir*, 20 janvier 2020, disponible via le lien suivant : <https://www.lesoir.be/274044/article/2020-01-20/livraisons-deliveroo-menace-de-reduire-fortement-la-voilure>

l'espèce, même si cela n'empêche pas en tant que tel le phénomène de faux indépendant. Certaines garanties pourraient également être intégrées à cet effet¹²⁷.

43. Des tarifs minimaux permettraient de créer un environnement de travail favorable en évitant l'instauration d'une offre excessive. En effet, l'imposition de tarifs minimaux permettrait de faire en sorte que les chauffeurs ne soient pas contraints de travailler à des prix de dumping¹²⁸ et permettrait également d'augmenter le niveau de protection sociale des chauffeurs¹²⁹. Ceci devrait néanmoins se justifier par une raison impérieuse d'intérêt général, ce qui s'est déjà concrétisé en jurisprudence¹³⁰.

En Californie, l'« Assembly Bill n°5 »¹³¹ a été adopté en vue de permettre aux travailleurs d'obtenir un véritable statut de salarié et de bénéficier de meilleures conditions sociales, comme le salaire minimum ou l'assurance maladie¹³².

Prévoyant initialement le statut de sous-traitant pour les chauffeurs, la réforme du régime californien relatif aux taxis a eu pour effet de requalifier les chauffeurs en salariés. Il importe de souligner que cette loi a été attaquée fin décembre 2019 par Uber, deux chauffeurs et une start-up de livraison, précisément en raison du fait que cette loi contraint les plateformes de réservation à opérer cette requalification¹³³.

A noter que la Cour de cassation française a récemment décidé de requalifier en contrat de travail la relation contractuelle entre la société Uber et un chauffeur. Dans un premier temps, la Cour a indiqué que selon le Code français du travail, la présomption de non salariat n'est écartée que « lorsqu'il est établi que la personne immatriculée fournit des prestations à un donneur d'ordre dans des conditions qui la placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci »¹³⁴. La Cour a ainsi rappelé que le critère du lien de subordination se décompose en trois éléments : le pouvoir de donner des instructions, le pouvoir d'en contrôler l'exécution, et le pouvoir de sanctionner le non-respect des instructions données¹³⁵. Tenant compte de ces éléments, la Cour a alors estimé en l'espèce que :

*« La cour d'appel, qui a ainsi déduit de l'ensemble des éléments précédemment exposés que le statut de travailleur indépendant de M. X... était fictif et que la société Uber BV lui avait adressé des directives, en avait contrôlé l'exécution et avait exercé un pouvoir de sanction, a [...] légalement justifié sa décision. »*¹³⁶

¹²⁷ B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, « Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective », *op.cit.*, pp. 353-354

¹²⁸ G. DOMÉNECH-PASCUAL, A. SORIANO-ARNANZ, « Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 361

¹²⁹ Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 76

¹³⁰ C.C., 11 février 2004, n° 25/2004

¹³¹ Californian Assembly Bill No. 5, 9 September 2019, disponible via le lien suivant : https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5

¹³² Californian Assembly Bill No. 5, 9 September 2019, Section 1, (e)

¹³³ La Libre Eco/AFP, « Uber attaque en justice la Californie et sa loi requalifiant les chauffeurs », *La Libre*, 31 décembre 2019, disponible via le lien suivant : <https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/uber-attaque-en-justice-la-californie-et-sa-loi-requalifiant-les-chauffeurs-5e0b23cbf20d5a0c4623db9a>

¹³⁴ Cass. fr., 4 mars 2020, n°374 (19-13.316), pt. 6, 2°

¹³⁵ *Ibidem*

¹³⁶ Cass. fr., 4 mars 2020, n°374 (19-13.316), pt. 15

4. Quelles sont les implications de l'établissement d'un lien entre l'autorisation et le chauffeur ou l'exploitant?

44. L'ordonnance actuellement en vigueur du 27 avril 1995 octroie l'autorisation à l'exploitant.

En pratique, l'on peut toutefois imaginer d'octroyer l'autorisation à l'exploitant, tant en sa qualité de personne morale qu'en sa qualité de personne physique. De même, l'on peut également imaginer d'octroyer l'autorisation au chauffeur, en sa qualité de personne physique.

Nous avons dressé ci-après un aperçu du cadre actuel, en reprenant quelques points d'attention à l'égard d'une éventuelle réforme de ce cadre.

4.1. Cadre actuel

4.1.1. Cadre relatif aux services de taxi

45. Conformément à l'article 4 de l'ordonnance du 27 avril 1995, il ne peut être délivré qu'une autorisation par exploitant. La durée de cette autorisation est de 7 ans, renouvelable, sauf exception, pour la même durée.

En outre, l'article 6*bis* de l'ordonnance dispose que le Gouvernement peut fixer les conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité requises des exploitants ainsi que les conditions de moralité et de qualification professionnelle requises des chauffeurs. Sur ce point, il importe de noter que lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge des personnes physiques pour être titulaires de l'autorisation doivent être réunies durant toute la durée de l'exploitation par l'organe statutaire de cette personne morale, et qui est chargée de la gestion journalière.

L'article 8 de l'ordonnance indique en outre que l'autorisation d'exploiter un service de taxis ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale qui est soit propriétaire du ou des véhicules, soit en a la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

En outre, comme développé précédemment, les articles 10, 10*bis* et 10*ter* de l'ordonnance prévoient des cas spécifiques dans lesquels l'autorisation peut être cédée.

En vertu de l'article 12 de ladite ordonnance, l'autorisation peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas de violation de l'ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celle-ci ou des conditions de l'autorisation, ainsi qu'en cas d'abandon de l'exploitation pendant deux ans. Sur ce point, la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi indique, en son article 21, §2, qu'en cas d'infraction, les agents qualifiés peuvent procéder, aux frais et aux risques du propriétaire, à la saisie du véhicule ayant servi à commettre l'infraction¹³⁷. A l'heure actuelle, c'est également sur cette base que la Région de Bruxelles-Capitale peut effectuer les saisies administratives de véhicules.

Il importe en outre de préciser que l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mai 2011 fixant la composition et le fonctionnement du Conseil de discipline relatif aux chauffeurs de taxis met en place un conseil de discipline, compétent, en vertu de l'article 6 de l'Arrêté, pour connaître des dossiers qui lui sont transmis par l'Administration à la suite d'un contrôle ou d'une plainte introduite par un client ou un tiers et portant sur des faits qui sont de nature à entraîner la suspension ou le retrait d'un certificat de capacité de chauffeur de taxis¹³⁸.

Enfin, selon les termes de l'article 13 de l'ordonnance, la personne physique ou morale bénéficiant de l'autorisation doit payer une taxe annuelle et indivisible. Conformément à l'article 14 de l'ordonnance, cette taxe est due par an et par véhicule.

¹³⁷ Loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, *M.B.*, 31 décembre 1974

¹³⁸ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mai 2011 fixant la composition et le fonctionnement du Conseil de discipline relatif aux chauffeurs de taxis, *M.B.*, 17 mai 2011

4.1.2. Cadre relatif aux services de location de voitures avec chauffeur

46. S'agissant des services de location de voitures avec chauffeur, l'article 18 de l'ordonnance dispose que l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur est délivrée à toute personne physique ou morale qui en fait la demande, sans limitation du nombre total d'autorisations d'exploiter. Certaines conditions d'exploitation sont néanmoins fixées par le Gouvernement.

Il importe de préciser que lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge des personnes physiques pour être titulaires de l'autorisation doivent être réunies durant toute la durée de l'exploitation par l'organe statutaire de cette personne morale qui est chargé de la gestion journalière.

Selon l'ordonnance, il ne peut être délivré qu'une seule autorisation par exploitant, et cette dernière est valable pour une durée de 5 ans renouvelable, sauf exception, pour la même durée. En outre, l'autorisation est personnelle, indivisible et incessible.

L'article 19 de l'ordonnance indique également que l'autorisation est délivrée après une enquête portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant ainsi que sur la qualité des véhicules.

Selon l'article 21 de l'ordonnance, l'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale qui soit est propriétaire du ou des véhicules, soit en a la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente.

Enfin, conformément à l'article 25, l'autorisation peut être retirée ou suspendue pour une durée déterminée en cas de violation des dispositions de la présente ordonnance, des arrêtés pris en exécution de celles-ci ou des conditions de l'autorisation ainsi qu'en cas d'abandon de l'exploitation pendant une durée de deux ans.

D'autre part, les autorisations donnent lieu à la perception d'une taxe annuelle, par véhicule et indivisible à charge de la personne physique ou morale bénéficiant de l'autorisation.

4.2. Points d'attention en cas d'octroi de l'autorisation à l'exploitant en tant que personne morale ou en tant que personne physique

47. Un premier point d'attention doit être formulé en terme d'accès au marché et à la profession si l'on envisage de réformer le cadre actuel. Dans un tel cas, il conviendrait en effet de s'assurer que les conditions d'accès à la profession soient accessibles à l'exploitant. Dès lors, les conditions d'accès au marché et à la profession ne pourraient être à ce point strictes que seuls les exploitants permettant de réunir des garanties suffisantes – comme, par exemple, les grandes entreprises – puissent effectivement remplir les conditions. Dans une telle situation, cela pourrait limiter les possibilités pour certains chauffeurs indépendants de demander leur propre autorisation.

48. Le second point d'attention porte sur le numerus clausus. Sur ce point, et même si le nombre d'autorisations est limité par une mesure quantitative, il serait néanmoins toujours possible pour les chauffeurs d'effectuer des trajets pour un ou plusieurs exploitants titulaires d'une autorisation.

Ici également, il conviendrait de porter une attention particulière lors de l'imposition de conditions liées au numerus clausus. Sur ce point, il importerait en effet de s'assurer que les conditions ne soient pas rédigées de façon à ce que ce soit uniquement les exploitants permettant de réunir des garanties suffisantes – comme, par exemple, les grandes entreprises – qui soient en mesure de respecter ces conditions.

49. S'agissant de la question de la transférabilité, il est envisageable de prévoir l'incessibilité des autorisations des personnes morales dans la législation (par exemple, en prévoyant une suspension de l'autorisation si les exploitants ne préviennent pas l'administration en cas de changement de statuts). Une éventuelle solution consisterait également en l'octroi de l'autorisation directement au

gérant de la personne morale – en tant que personne physique –, moyennant la réunion de plusieurs conditions additionnelles (par exemple, des conditions de solvabilité, la réussite d'examens, ...) ¹³⁹.

50. Pour garantir la solvabilité de l'exploitant, il conviendrait ici également de s'assurer que les exigences en matière de solvabilité ne soient pas à ce point strictes que, *de facto*, les PME soient exclues. Une telle situation pourrait limiter les possibilités pour certains chauffeurs indépendants de prétendre à l'octroi d'une autorisation.

Ce propos peut toutefois être nuancé par le fait que les conditions de solvabilité sont actuellement souples, de sorte que les PME ne seraient pas empêchées d'obtenir une autorisation.

51. S'agissant de la législation sociale, nous avons observé précédemment que les relations existantes entre l'exploitant et le chauffeur constituaient des relations d'autorité. En effet, l'exploitant exerce une autorité sur le chauffeur dans la mesure où, bien souvent, l'exploitant est propriétaire du véhicule et est également le point de contact avec l'administration et d'autres partenaires (comme les centraux téléphoniques). Il importe également de souligner que cette autorité existe tant dans le cas où le chauffeur occupe le statut d'indépendant que dans le cas où il occupe le statut d'employé.

Un autre point d'attention relatif à la législation sociale porterait notamment sur l'éventualité d'une requalification du statut, comme cela s'est par exemple vu en Californie, comme indiqué précédemment. Il importe néanmoins de noter que la législation en matière de droit du travail relève de la compétence de l'autorité fédérale.

52. En termes d'impôt et de redevance, ces dernières seraient à charge de l'exploitant. Sur ce dernier point, il conviendrait d'accorder une attention particulière au fait que le montant des taxes à payer peut être élevé. Dès lors, ceci pourrait entraîner la situation dans laquelle seules les exploitants disposant de moyens suffisants soient en mesure de les payer.

53. En cas de retrait ou d'une suspension de l'autorisation de l'exploitant, cela pourrait avoir un impact sur le chauffeur, qui pourrait ressentir des difficultés à retrouver du travail. Du reste, cet impact pourrait également s'avérer plus limité si le chauffeur est en mesure d'effectuer des courses pour d'autres exploitants.

Le cas échéant, il serait également possible d'envisager la situation où la suspension ou le retrait de l'autorisation de l'exploitant se fait de manière distincte du certificat de capacité du chauffeur.

54. Pour l'exercice des contrôles, il importe de souligner que les procédures de ventilation des contrôles – exercés à l'égard de l'exploitant ou du chauffeur – pourraient être complexes, en particulier dans le cas où il existe plusieurs catégories de services différentes.

55. En terme de sanctions, il serait possible de prévoir des sanctions claires et distinctes pour les exploitants titulaires d'autorisation.

Sur ce dernier point, il importe de souligner que la charge de la preuve exigeant de démontrer qu'une entreprise a donné certaines instructions à un chauffeur pourrait être, dans certaines situations, complexe à apporter.

4.3. Points d'attention en cas d'octroi de l'autorisation au chauffeur en tant que personne physique

56. En terme d'accès au marché et à la profession, une autorisation serait nécessaire pour effectuer des services de taxis. Sur ce point, il importe de souligner que les conditions pour l'accès au marché et l'accès à la profession impliquent des conditions de nature différentes. Dans l'hypothèse de l'octroi de l'autorisation au chauffeur, l'on risquerait de réunir les conditions d'accès à la profession à la fois au titre d'exploitant et au titre de chauffeur, ce qui ne serait pas conforme au droit

¹³⁹ C'est ce qui a été instauré dans le cadre de la loi Suisse sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005, art. 8. Le texte de la loi est disponible via le lien suivant : <https://www.lexfind.ch/fe/fr/tol/31348/versions/174629/fr>. En pratique, la légalité de l'octroi de l'autorisation au gérant en tant que personne physique est toutefois susceptible de soulever quelques contraintes, notamment en matière de droit des sociétés.

européen¹⁴⁰. A titre d'exemple, devoir disposer d'un permis de conduire pour pouvoir « exploiter » des services de taxis pourrait être considéré comme potentiellement contraire au droit européen si cela ne peut être suffisamment justifié.

En outre, si les conditions de l'autorisation sont liées au chauffeur, il y aurait également un risque qu'il ne soit pas possible d'imposer des conditions aux compagnies de taxis elles-mêmes, comme par exemple le paiement en temps utile des cotisations sociales et fiscales.

57. S'agissant du *numerus clausus*, il serait préférable d'avoir recours à des critères objectifs pour l'octroi des autorisations portant sur les voitures. Il conviendrait ainsi de privilégier, par exemple, des critères socio-économiques : tenir compte de la population, de son pouvoir d'achat, du nombre de personnes voyageant en train ou de l'aéroport jusqu'à Bruxelles, une attestation du chauffeur justifiant l'exercice de chauffeur de taxi pendant un nombre d'années à déterminer, etc¹⁴¹. De tels critères objectifs s'opposeraient, par exemple, à l'instauration d'un système de tirage au sort.

Enfin, si les autorisations actuelles sont considérées comme un droit de propriété, cela serait susceptible d'avoir un impact du point de vue de la compensation.

58. Concernant l'intransférabilité, l'autorisation octroyée au chauffeur permettrait à l'administration de conserver un contrôle et la traçabilité des éventuels transferts d'autorisations.

59. S'agissant de la solvabilité du titulaire de l'autorisation, il conviendrait de s'assurer que les conditions de solvabilité imposées ne soient pas disproportionnellement lourdes.

D'autre part, si les conditions de solvabilité sont assouplies, par exemple en disposant conjointement du véhicule, les garanties pourraient être potentiellement insuffisantes.

60. Concernant la législation sociale, et comme indiqué précédemment, il conviendrait de porter une attention particulière au risque de déséquilibre dans la relation d'autorité entre l'exploitant et le chauffeur.

En outre, il existerait également l'éventualité d'une requalification du statut, comme cela a par exemple été effectué en Californie, et comme indiqué précédemment. Il importe néanmoins de noter que la législation en matière de droit du travail relève de la compétence de l'autorité fédérale.

61. Pour les impôts/redevances, ces dernières seraient à charge du chauffeur titulaire de l'autorisation.

Dans le cas d'une redevance, le coût pourrait être lié, entre autres, au nombre de véhicules à immatriculer. Ceci étant dit, lorsque l'exploitant est lui-même propriétaire des véhicules, il apparaît logique que ce soit l'exploitant qui paie cette redevance.

62. L'éventuel retrait ou la suspension de l'autorisation aurait un impact sur le chauffeur. Sur ce point, il conviendrait également de prendre en compte le risque d'une impossibilité de restreindre les activités de l'exploitant, qui est bien souvent propriétaire du véhicule.

63. Pour les mesures de contrôle, il conviendrait de dresser un inventaire des responsabilités, en déterminant par exemple qui est responsable de la conservation des documents et qui doit les présenter en cas de contrôle.

¹⁴⁰ L'article 58 du TFUE soustrait les services de transport aux dispositions garantissant la libre prestation de services. Il conviendra, par contre, de vérifier que les restrictions apportées à la libre prestation de services par l'ordonnance sont justifiées par des objectifs liés à la régulation du transport et par des raisons impérieuses d'intérêt général. Partant, si les mesures liées à l'autorisation sont disproportionnellement strictes pour le chauffeur, cette situation pourrait entraîner la violation de cet article.

¹⁴¹ European Commission study, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 2016, available online: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu_cs, p. 283

A noter que la saisie / immobilisation du véhicule serait plus complexe à envisager dans le cas de propriétaires multiples que lorsque le véhicule est la seule propriété de l'exploitant et que le chauffeur employé l'utilise.

64. Enfin, en terme de sanctions, lorsque les conditions et obligations sont explicitement liées au chauffeur, ce dernier serait en premier lieu responsable en cas d'infractions. Partant, les dispositions relatives aux sanctions devraient donc être susceptibles de s'appliquer notamment à l'exploitant et à la plateforme, dans la mesure où ces derniers peuvent également être impliqués.

Par exemple, il serait ainsi envisageable d'imposer que le titulaire de l'autorisation ne puisse pas faire de différenciation selon les utilisateurs, mais également que personne ne puisse l'inciter à commettre une telle différenciation, comme par exemple l'exploitant.

Compte tenu de l'analyse qui précède, l'éventuelle réforme de l'octroi de l'autorisation à l'exploitant ou au chauffeur suppose plusieurs points d'attention, qui devront, le cas échéant, être pris en considération. Choisir d'octroyer l'autorisation à l'exploitant ou au chauffeur impliquera respectivement certains points d'attention. En tout état de cause, il importe de souligner que l'octroi de l'autorisation au chauffeur entraînerait nécessairement une modification complète du système actuel, de sorte qu'une telle piste devrait être davantage explorée.

5. Quelles sont les solutions possibles aux nombreuses plaintes déposées contre les chauffeurs ?

5.1. Solutions envisagées

65. Nous comprenons, selon les termes du Cahier des charges, que de nombreuses plaintes sont déposées au sein du secteur (en raison de refus des petits trajets, comportement agressif, abus quant aux tarifs, identification des chauffeurs). Nous avons dès lors réuni l'ensemble des solutions possibles à ce sujet dans le tableau qui suit¹⁴² :

	Information	Prévention	Contrôle administratif	Répression des infractions
Chauffeur	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation par des formations • Maximiser le rôle du Fonds Social des entreprises de taxis et des services de location de voitures avec chauffeur afin de garantir un apport de qualité dans le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Des conditions d'accès à la profession suffisamment strictes ; cf. le test « <i>fit and proper person</i> » que les chauffeurs passent au Royaume-Uni • Si l'autorisation n'est pas liée au chauffeur, l'on pourrait imaginer la délivrance d'un certificat de capacité distinct au chauffeur, lequel serait assorti de certaines conditions et serait susceptible d'être suspendu ou retiré, en cas d'abus le cas échéant • Créer un environnement de travail favorable en évitant l'instauration d'une offre excessive (à l'aide d'un <i>numerus clausus</i>), en imposant des tarifs minimaux, etc. L'imposition de tels tarifs peut contribuer à ce que les chauffeurs ne soient pas contraints de travailler à des prix de dumping ; en ce qui concerne la raison impérieuse d'intérêt général de fixer des tarifs minimaux et maximaux, l'on pourrait se référer à l'arrêt 25/2004 du 11 	<ul style="list-style-type: none"> • Suspension/retrait de l'autorisation (du chauffeur), si nécessaire au moyen d'un « système de points », dans lequel une infraction est liée à un certain nombre de « points de pénalité » (cf. Portsmouth) ; cela peut également empêcher le renouvellement de l'autorisation • Dresser l'inventaire des infractions passibles de sanctions administratives • Perception immédiate d'amendes administratives • Protocole avec le parquet en ce qui concerne les infractions 	<ul style="list-style-type: none"> • Dresser l'inventaire des infractions passibles de sanctions pénales - en l'absence d'un casier judiciaire vierge, une future autorisation peut également être refusée • Immobilisation et saisie des véhicules en cas d'infraction - Attention ! Il apparaît que la réglementation en matière de saisies judiciaires relève de la compétence du fédéral • Perception immédiate des amendes

¹⁴² Voy. notamment : R. NOGELLOU & D. RENDERS (Eds.), *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018, 422 p.; B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019, 398 p.; European Commission study, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 2016, disponible via le lien suivant : https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu_cs.

		<p>février 2004 de la Cour constitutionnelle</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation optimale de nouvelles technologies afin de répertorier autant de données que possible sur le véhicule et le chauffeur (caméras, géolocalisation, etc.) pour pouvoir détecter des infractions • Si l'obligation d'installer un instrument de mesure dans le véhicule était introduite, une étape supplémentaire pourrait aussi être franchie en exigeant un équipement facilitant les contrôles sociaux (cf. l'ordinateur de bord aux Pays-Bas). A cet égard, il importe de souligner que la réglementation relative aux instruments de mesure relève de la compétence de l'autorité fédérale¹⁴³ • Une solution technologique sous forme d'application destinée au client pourrait constituer une potentielle solution quant aux plaintes déposées. Il s'agirait ici de prolonger l'interface web permettant d'introduire une plainte vers une application mobile à destination du client. Sur ce point, il importe de souligner qu'il faudra accorder une attention particulière aux dispositions applicables du RGPD. En outre, il conviendra de s'assurer que ce soit la Région qui reste responsable de la plateforme et qui en assure le fonctionnement, précisément pour assurer l'objectivité et la fiabilité de l'instrument. 	<p>« mixtes » afin de s'assurer que les mesures nécessaires sont prises et de prévenir « l'impunité »</p>	
--	--	--	---	--

¹⁴³ Arrêté royal du 15 avril 2016 relatif aux instruments de mesure

Exploitant-employeur		<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de garanties dans la relation chauffeur-exploitant, par exemple le fait que l'exploitant doit se conformer à ses obligations sociales • Concertation avec le niveau fédéral afin d'améliorer le salaire et les conditions de travail par rapport à l'exploitant (conventions collectives) 	<ul style="list-style-type: none"> • Suspension/retrait de l'autorisation (d'exploitation), par exemple si l'exploitant ne remplit pas ses obligations sociales • Dresser l'inventaire des infractions passibles de sanctions administratives • Perception immédiate d'amendes administratives • Protocole avec le Parquet en ce qui concerne les infractions mixtes, afin de prendre les dispositions nécessaires et éviter l'impunité 	<ul style="list-style-type: none"> • Dresser l'inventaire des infractions passibles de sanctions pénales - en l'absence d'un casier judiciaire vierge, une future autorisation peut également être refusée. • Immobilisation et saisie des véhicules en cas d'infraction. A cet égard, il importe de souligner que la réglementation en matière de saisie pénale relève de la compétence de l'autorité fédérale¹⁴⁴. • Perception immédiate des amendes
-----------------------------	--	--	---	--

¹⁴⁴ SLCE, avis n°45.789/3 du 24 février 2009 sur un avant-projet de décret flamand « modifiant le décret du 20 avril 2001 relative à l'organisation du transport de personnes par la route »

Plateforme		<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de garanties dans la relation chauffeur-plateforme (comme l'interdiction de l'exclusivité) afin d'éviter le faux travail indépendant ; les garanties peuvent, si nécessaire, également constituer une condition pour la création d'un système spécifique. Nous renvoyons au point ci-avant consacré à ce sujet. • Transparence obligatoire des données afin de détecter immédiatement les infractions 	<ul style="list-style-type: none"> • Suspension/retrait de l'autorisation de la plateforme, par exemple lorsqu'elle ne respecte pas ses obligations • Dresser l'inventaire des infractions passibles de sanctions administratives • Protocole avec le parquet en ce qui concerne les infractions « mixtes » afin de s'assurer que les conventions nécessaires sont prises et de prévenir « l'impunité » 	<ul style="list-style-type: none"> • Dresser l'inventaire des infractions passibles de sanctions pénales - en l'absence d'un casier judiciaire vierge, une future autorisation peut également être refusée • Perception immédiate des amendes
A l'échelle sectorielle	<ul style="list-style-type: none"> • Le traitement centralisé des plaintes peut permettre de répertorier des informations relatives aux plaintes afin d'assurer un traitement adéquat 	<ul style="list-style-type: none"> • Traitement centralisé des plaintes, émanant de différents canaux (comme des plaintes qui arrivent par les plateformes) - Attention avec les systèmes de notation ! Ceux-ci peuvent être subjectifs à moins qu'ils ne soient suffisamment vérifiables → des contrôles étendus pourraient compromettre l'efficacité du système de notation • Concertation avec d'autres organismes de contrôle (sociaux, fiscaux) en vue d'harmoniser et d'optimiser les contrôles. • Par analogie à la situation actuelle concernant les véhicules autorisés en Région wallonne, la liste des titulaires d'autorisation pourrait être rendue publique (http://mobilite.wallonie.be/home/je- 	<ul style="list-style-type: none"> • Désignation de collaborateurs chargés d'un contrôle spécifique, possédant d'une expertise spécialisée suffisante • L'accès aux véhicules pendant les contrôles ainsi que les endroits où les véhicules sont stationnés 	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration étroite avec la police et le parquet

		suis/un-citoyen/en- taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html) : cela peut faciliter le contrôle		
Passagers	<ul style="list-style-type: none"> • Informations relatives au droit des passagers • Information relatives à l'endroit où les plaintes doivent être déposées 	<ul style="list-style-type: none"> • Inclure certains droits des passagers dans la réglementation, tels que le droit d'être pris en charge par un véhicule libre (comme dans presque tous les pays de l'UE, sauf dans quelques cas particuliers en cas de comportement inadapté du passager) • Les passagers doivent pouvoir prendre connaissance des tarifs de manière transparente 		

5.2. Sanctions particulières : saisie administrative et pénale d'un véhicule et perception immédiate

66. Nous développerons davantage ci-après les sanctions particulières envisagées, et notamment la saisie pénale du véhicule et la perception immédiate.

5.2.1. Saisie administrative et pénale du véhicule

67. La saisie peut s'effectuer sous la forme d'une saisie administrative, comme cela a par exemple été envisagé en Flandre dans le Décret-cadre relatif au maintien administratif du 22 mars 2019¹⁴⁵. Ainsi, et à la suite d'une mesure de conservation, l'instance responsable peut décider d'effectuer une saisie administrative si (1) cette conservation est nécessaire pour prouver un délit ou une infraction en vue d'une poursuite administrative ou si (2) les objets, supports et documents pris en dépôt sont susceptibles de faire l'objet d'une confiscation. A cet égard, il importe de noter que le Conseil d'Etat a indiqué que la compétence du législateur régional en vue de l'instauration d'une sanction telle que la saisie administrative devait respecter certaines conditions, comme par exemple le fait que la sanction administrative ne soit pas purement un acte de recherche et de poursuite au sens du droit pénal¹⁴⁶.

68. Comme la section de législation du Conseil d'Etat l'a déjà mentionné dans son avis du 24 février 2009¹⁴⁷, la saisie - lorsqu'elle est liée au constat d'une infraction - constitue également un règlement de la saisie pénale. Dans un tel contexte, il convient de noter que la saisie pénale ne fait pas partie des compétences que les communautés et les régions peuvent exercer sur la base de l'article 11, paragraphe 3, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980¹⁴⁸.

69. En outre, et étant donné que le Code de procédure pénale contient une réglementation détaillée concernant la saisie applicable aux infractions, le Conseil d'Etat estime qu'il est également difficile de soutenir qu'une réglementation en matière de saisie serait nécessaire à l'exercice des compétences régionales, de sorte que le recours aux pouvoirs implicites tels que prévus à l'article 10 de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 n'apparaît pas pouvoir être invoqué non plus¹⁴⁹.

Sur ce dernier point, il importe de mentionner que non seulement le Conseil d'Etat ne reconnaît pas la nécessité de cette disposition dans le cadre de l'exercice de la compétence régionale, mais le Conseil d'Etat estime également que celle-ci porte préjudice au principe selon lequel les frais de justice - notamment les frais relatifs à une saisie - ne peuvent être imputés à l'accusé que lorsque le tribunal l'a condamné pour les faits qui lui sont reprochés¹⁵⁰.

70. Enfin, d'après l'avis du Conseil d'Etat du 26 octobre 2018 portant sur l'avant-projet de décret de la Région flamande relatif au transport particulier rémunéré, il apparaît également que, sur la base de la législation reprise dans le Code de procédure pénale, il existe suffisamment d'instruments en place pour pouvoir saisir les véhicules¹⁵¹.

¹⁴⁵ Décret-cadre relatif au maintien administratif du 22 mars 2019, *M.B.*, 13 mai 2019, art. 44

¹⁴⁶ SLCE, avis n° 64.535/3 du 10 janvier 2019 sur un avant-projet de décret relatif au maintien administratif, p. 377 et s.

¹⁴⁷ SLCE, avis n°45.789/3 du 24 février 2009 sur un avant-projet de décret flamand « modifiant le décret du 20 avril 2001 relative à l'organisation du transport de personnes par la route »

¹⁴⁸ *Ibid.*, p. 5

¹⁴⁹ *Ibid.*, p. 7

¹⁵⁰ *Ibidem*

¹⁵¹ SLCE, avis n°63.920/1/V du 26 octobre 2018 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « sur le transport particulier rémunéré », p. 7

5.2.2. Perception immédiate

71. La perception immédiate a fait ses preuves dans le cadre de la loi sur la circulation routière et a notamment été intégrée au sein de la nouvelle réglementation flamande sur les taxis¹⁵².

72. De manière générale, la perception immédiate constitue une application particulière du règlement amiable¹⁵³, et peut être complétée par une possibilité de saisie en cas de refus¹⁵⁴.

73. S'agissant de la notion de perception immédiate, la réglementation fait soit référence au « paiement immédiat » ou au « recouvrement immédiat »¹⁵⁵ lorsque le surcoût ou l'amende administrative sont imposés immédiatement, au moment du constat. La perception immédiate interviendra dès lors soit au moment même du constat (par exemple, via un paiement en liquide ou à l'aide d'un terminal de paiement électronique mobile), soit dans un délai déterminé après le constat (par exemple, via virement bancaire ou lors d'un paiement en ligne).

74. A titre d'exemple, et s'agissant de la perception immédiate en cas d'infractions pénales, la réglementation flamande prévoit que si le contrevenant accepte la perception immédiate, la procédure pénale s'arrête¹⁵⁶. Dans le cas contraire, des poursuites pénales peuvent être engagées¹⁵⁷. En effet, compte tenu de la coïncidence du moment du constat et des poursuites, l'article 35, §1^{er} *in fine* du décret flamand relatif au transport particulier rémunéré de personnes du 29 mars 2019 prévoit ce qui suit¹⁵⁸ :

« [...] *Le paiement de la somme d'argent, visée au premier alinéa, entraîne l'annulation de l'action pénale, à moins que le Ministère public n'informe l'auteur de l'infraction par courrier sécurisé, dans un délai d'un mois à compter de la date du paiement, de son intention d'introduire cette action.* »

75. Enfin, il importe de préciser que la perception immédiate en cas d'infraction relève, en principe, de la compétence du gouvernement fédéral en matière de procédure pénale, comme indiqué ci-avant s'agissant de la saisie pénale. Sur base de l'article 10 de la Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 (ci-après : « LSRI¹⁵⁹ »), les régions pourraient toutefois régler cette matière pour laquelle l'autorité fédérale est, en principe, compétente, pour autant que plusieurs exigences soient rencontrées :

- La matière réservée à la compétence de l'autorité fédérale se prête à un règlement différencié,
- L'impact sur la matière réservée est marginal, et
- Il existe un lien étroit entre la compétence principale et la compétence accessoire¹⁶⁰.

76. Il ressort de ce qui précède qu'il conviendra de démontrer la nécessité concrète de la mesure de perception immédiate. Il conviendra en outre de démontrer dans quelle mesure les autres conditions citées ci-avant sont réunies en vue de l'instauration d'une réglementation régionale spécifique.

¹⁵² Décret flamand relatif au transport particulier rémunéré de personnes du 29/03/2019, *M.B.*, 14 mai 2019

¹⁵³ A titre d'exemple, voy. Décret flamand relatif au transport particulier rémunéré de personnes du 29/03/2019, *M.B.*, 14 mai 2019, art. 35, §6

¹⁵⁴ *Ibid.*, art. 35, §2

¹⁵⁵ *Ibid.*, art. 35, §1

¹⁵⁶ *Ibid.*, art. 35, §1, *in fine*

¹⁵⁷ *Ibid.*, art. 35, §§3-5

¹⁵⁸ *Ibid.*, art. 35, §1, *in fine*

¹⁵⁹ Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980, art. 10

¹⁶⁰ M. UYTENDAELE, « Leçon XXVIII - Les compétences matérielles dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle » in *Trente leçons de droit constitutionnel*, Bruxelles, Bruylant, 2011, p. 809

II. Une analyse juridique du numerus clausus

Le présent Chapitre portera sur une analyse du numerus clausus et de ses implications juridiques. Nous débiterons cette analyse par une explication de la notion du numerus clausus en tant que telle. Nous verrons ensuite que la notion d'utilité publique du service sera centrale en vue de l'instauration d'un numerus clausus, de même que pour évaluer la compatibilité du numerus clausus avec le droit communautaire.

1. Notion

77. En matière d'exploitation de services de taxis, la notion de numerus clausus constitue une mesure destinée à réglementer les autorisations d'exploiter les services de taxis¹⁶¹ et qui se concrétise par la régulation du nombre de taxis sur le territoire d'une région¹⁶².

78. En Région de Bruxelles-Capitale, le nombre total de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'autorisations d'exploiter est limité¹⁶³, et fait dès lors d'objet d'un numerus clausus. A cet égard, la fixation du nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées est déterminée par le Gouvernement bruxellois¹⁶⁴. Selon les termes de l'ordonnance du 27 avril 1995, ce nombre est fixé en fonction, notamment, de l'utilité publique du service et des besoins¹⁶⁵.

Dès lors, il conviendra de déterminer si l'instauration d'un numerus clausus se justifie au regard de la notion d'utilité publique du service. Nous développerons ceci au point 2 du présent Chapitre.

79. L'instauration d'une mesure quantitative comme le numerus clausus a fait l'objet d'une étude de l'OCDE, qui indique les points positifs d'une telle mesure, comme notamment¹⁶⁶ :

- Une plus grande productivité en évitant une offre excessive ;
- La prévention de la congestion et de la pollution ;
- Un revenu par taxi ;
- La protection des chauffeurs d'un afflux de personnel non qualifié.

A l'étranger, et notamment en Irlande et en Nouvelle-Zélande, l'on a pu observer que lors de l'abandon des restrictions quantitatives, le nombre de taxis avait augmenté de 200% et plus¹⁶⁷.

Ceci fut confirmé par le rapport national déposé pour l'Irlande :

« The Irish taxi industry was liberalised in 2000 with the removal of quantitative restrictions on taxi licences issued by local authorities. Following liberalisation, between 2000 and 2008, the number of taxi vehicle licences rose from 3,913 to 21,177 (or 541%). Since 2010, the regulatory framework for SPSVs requires that new taxi and hackney licences be granted only

¹⁶¹ D. RENDERS & D. DE VALKENEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 492

¹⁶² Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, p. 68

¹⁶³ D. RENDERS & D. DE VALKENEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 484

¹⁶⁴ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, art. 5

¹⁶⁵ *Ibidem*

¹⁶⁶ OECD, Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background note by the Secretariat, 4 June 2018, p. 11, disponible via le lien suivant : [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf). Il importe de préciser que l'étude doit être analysée et prise en compte dans son entièreté.

¹⁶⁷ OECD, Taxi Services : Competition and Regulation, *Policy Roundtables*, 2007, p. 37, disponible via le lien suivant : <https://www.oecd.org/daf/competition/41472612.pdf>

for vehicles that comply with wheelchair accessibility requirements (i.e. they must be wheelchair accessible).

[...]

The Irish taxi market has experienced various phases from a fully regulated market to a fully liberalised market. With liberalisation of the taxi market, the focus of policy for SPSV regulation has been the implementation of qualitative improvements in taxi services for the benefit of both service providers and the general public, and to respond to the specific requirements of persons with reduced mobility (i.e. persons in wheelchairs). In recent years however, some public authority intervention has been necessary to adjust and redress some problems that emerged following the liberalisation and economic crisis. In particular, it was decided in 2006 to introduce a single fare area to avoid fare differentiation between areas and in 2010, a limitation on new licences only for wheelchair accessible vehicles was introduced. In 2015, a new reform of the licences was introduced covering both taxis and private hire vehicle with drivers. Despite some need of public intervention to correct market imbalances, the Irish taxi liberalisation remains a successful model and Ireland is quickly becoming a technological hub that allows the development of innovative services. »¹⁶⁸

Enfin, en Suède, l'on a pu observer qu'après une dérégulation du marché du secteur des taxis dans les années 90, certains problèmes sont apparus, dus notamment au manque de préparation de l'instauration de cette dérégulation. Pour résoudre ces problèmes, l'on a pu constater que des règles plus sévères furent introduites au fil des années¹⁶⁹.

80. D'autre part, il conviendra d'analyser la mesure au regard des libertés fondamentales garanties par le droit européen¹⁷⁰, et notamment au regard de la liberté d'établissement. Nous développerons cette interaction au point 3 du présent Chapitre.

2. L'utilité publique du service

81. La notion « d'utilité publique du service » implique que les organes législatifs et exécutifs doivent créer les conditions d'une offre suffisamment qualitative, notamment pour les services en matière de transport rémunéré de personnes, et le cas échéant par voie réglementaire¹⁷¹.

82. A cet égard, l'art. 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 dispose que « l'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service [...] ».

Si l'on se réfère aux travaux préparatoires à l'adoption de l'ordonnance, l'on constate que la notion d'utilité publique est définie par référence à la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis¹⁷². Les travaux préparatoires à l'adoption de la loi du 27 décembre 1974 intègrent, quant à eux, dans la notion d'utilité publique « *non seulement les besoins du public 'per se', mais aussi le légitime désir d'expansion des exploitations de taxis qui, sur base de critères de rentabilité, sont à même de prouver qu'une meilleure desserte de leur clientèle (ou qu'un accroissement de clientèle) nécessite une augmentation du parc des taxis* »¹⁷³.

83. Il ressort de ce qui précède que la fonction d'utilité publique permet ainsi de justifier que l'on impose un certain degré d'exigences qualitatives et quantitatives, notamment via l'instauration d'un

¹⁶⁸ European Commission study, "Annex III – Country reports", in *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU*, 2016, p. 435 et 439

¹⁶⁹ OECD, *Taxi Services : Competition and Regulation, Policy Roundtables*, 2007, p. 173

¹⁷⁰ D. RENDERS & D. DE VALKENEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 492

¹⁷¹ S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *op.cit.*, pp. 799-800

¹⁷² Projet d'ordonnance « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *Doc. parl.*, Cons. Rég. Brux.-Cap., sess. ord. 1994-1995, n°A-368/1, p. 13

¹⁷³ Projet de loi « relatif aux services de taxis », *Doc. parl.*, Ch. repr., sess. ord. 1974-1975, n° 308/1, p. 4

numerus clausus¹⁷⁴. A cet égard, il importe de souligner que le numerus clausus tel que prévu dans l'ordonnance du 27 avril 1995 a fait l'objet d'une analyse de la Cour constitutionnelle, laquelle a en effet estimé que :

« Compte tenu de ces différentes exigences, le législateur ordonnancier a pu considérer que des mesures visant à faire face à l'augmentation croissante du trafic automobile, à organiser un « moyen de transport complémentaire disposant d'une place particulière entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture individuelle mais intégré dans le cadre des transports organiques ou réglementés par l'Etat en raison de l'utilité publique du service rendu », à assurer « le confort et la disponibilité des véhicules, le professionnalisme des chauffeurs [et] la surveillance des exploitations » et à apporter une solution au problème du stationnement (Doc. parl., C.R.B.C., 1994-1995, n° A-368/1, pp. 1 et 2) pouvaient être compatibles avec des objectifs de régulation et de coordination des transports tels que ceux mentionnés en B.10.1 et B.10.3 et être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général. En prévoyant que le Gouvernement fixera le nombre maximal de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées en fonction des besoins (objet de la critique des demandeurs devant le juge a quo tel qu'il apparaît du libellé de la question préjudicielle évoquée en B.9.1), le législateur ordonnancier n'a pas pris une mesure excessive compte tenu de ce qu'il s'agit d'une habilitation et de ce que, par conséquent, c'est la conformité de la mesure d'exécution aux dispositions invoquées par les demandeurs devant le juge a quo qui doit être contrôlée par le juge compétent. »¹⁷⁵

84. D'autre part, s'agissant de l'instauration d'un numerus clausus à l'égard des services de location de voitures avec chauffeur, la doctrine précise que :

« L'ordonnance [du 27 avril 1995]¹⁷⁶ soumet l'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur à la délivrance d'une autorisation d'exploiter.

Toutefois, à la différence des services de taxis dont le régime vient d'être évoqué, il n'existe pas de contingentement des autorisations. L'utilité publique de ce type de services est jugée moins importante que celle qui sous-tend les services de taxis simples, en sorte que « seules les règles du marché déterminent le nombre de véhicules et d'exploitants. »¹⁷⁷

Dès lors, dans la mesure où – comme nous le verrons dans le point 4 du présent Chapitre – l'une des pistes envisagées porte sur l'instauration d'un numerus clausus à l'égard de l'ensemble du secteur, il conviendra de s'assurer qu'une telle mesure fasse l'objet d'une motivation détaillée, indiquant les raisons justifiant l'extension du numerus clausus à l'ensemble du secteur, et dans quelle mesure l'utilité publique du service est rencontrée.

3. Un numerus clausus général est-il toujours conciliable avec le droit communautaire et une différenciation est-elle nécessaire pour certaines catégories ?

Il convient à présent d'étudier les interactions existantes entre l'instauration d'un numerus clausus général et le droit communautaire.

85. En droit européen, l'accès au marché est garanti par la liberté d'établissement, prévue à l'article 49 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après : « TFUE »)¹⁷⁸.

¹⁷⁴ S. CNUUDE, D. NOELS, "Vervoersrecht – rechtspraak", *op.cit.*, pp. 799-800

¹⁷⁵ C.C., 8 mars 2012, n°40/2012, B.11.1

¹⁷⁶ Nous précisons.

¹⁷⁷ D. RENDERS & D. DE VALKENEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 487

¹⁷⁸ N. VAN DAMME, « De 'Ubersoap' : over de wetsontduiking in de taxisector en het (on)geoorloofd karakter daarvan in het licht van het Europees Unierecht – De herrijzenis van Uberpop ? », *DAOR*, 2019, pp. 102-112

La liberté d'établissement consiste en « la possibilité pour un ressortissant communautaire de participer, de façon stable et continue, à la vie économique d'un Etat membre autre que son Etat d'origine, et d'en tirer profit. »¹⁷⁹. Sur ce point, la liberté d'établissement prohibe toute entrave discriminatoire en raison de la nationalité ou du siège de l'entreprise au libre exercice de la liberté telle que décrite ci-avant¹⁸⁰.

86. A cet égard, des mesures d'entrave à l'exercice de la liberté d'établissement ne pourraient être justifiées au titre de l'article 49 du TFUE que si elles remplissent les conditions du quadruple test:

- La mesure doit s'appliquer de manière non discriminatoire ;
- Les mesures doivent se justifier par des raisons impérieuses d'intérêt général ;
- Les mesures doivent être propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles poursuivent ;
- La mesure ne peut pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

87. D'autre part, il importe de souligner que :

*« Des interdictions absolues et des restrictions quantitatives d'une activité constituent normalement une mesure de dernier recours. En règle générale, elles ne devraient être appliquées que lorsqu'il n'est pas possible d'atteindre un objectif légitime d'intérêt général par d'autres exigences moins restrictives. »*¹⁸¹

88. Il revient finalement à l'auteur de la norme de justifier en quoi les exigences décrites ci-avant sont rencontrées¹⁸².

S'agissant du numerus clausus tel qu'envisagé dans l'ordonnance du 27 avril 1995, la Cour constitutionnelle avait estimé que :

« B.11.1. Compte tenu de ces différentes exigences, le législateur ordonnancier a pu considérer que des mesures visant à faire face à l'augmentation croissante du trafic automobile, à organiser un « moyen de transport complémentaire disposant d'une place particulière entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture individuelle mais intégré dans le cadre des transports organiques ou réglementés par l'Etat en raison de l'utilité publique du service rendu », à assurer « le confort et la disponibilité des véhicules, le professionnalisme des chauffeurs [et] la surveillance des exploitations » et à apporter une solution au problème du stationnement (Doc. parl., C.R.B.C., 1994-1995, n° A-368/1, pp. 1 et 2) pouvaient être compatibles avec des objectifs de régulation et de coordination des transports tels que ceux mentionnés en B.10.1 et B.10.3 et être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général. En prévoyant que le Gouvernement fixera le nombre maximal de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées en fonction des besoins (objet de la critique des demandeurs devant le juge a quo tel qu'il apparaît du libellé de la question préjudicielle évoquée en B.9.1), le législateur ordonnancier n'a pas pris une mesure excessive compte tenu de ce qu'il s'agit d'une habilitation et de ce que, par conséquent, c'est la conformité de la mesure d'exécution aux dispositions invoquées par les demandeurs devant le juge a quo qui doit être contrôlée par le juge compétent.

¹⁷⁹ Conclusions de l'avocat général Pedro Cruz Villalon, présentées le 30 septembre 2010 dans l'affaire *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, C-338/09, point 16

¹⁸⁰ D. RENDERS & D. DE VALKENEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *op.cit.*, p. 496

¹⁸¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « Un agenda européen pour l'économie collaborative », 2 juin 2016, n° COM (2016) 356, p. 5, disponible via le lien suivant <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/FR/1-2016-356-FR-F1-1.PDF>

¹⁸² CJUE, 13 novembre 2003, *Lindman*, C-42/02, pt. 25

B.11.2. Il résulte de ce qui précède que la mesure en cause est raisonnablement justifiée au regard des exigences mentionnées en B.10.1 et B.10.2 et qu'aucune atteinte n'est portée aux droits que les intéressés tirent des articles 49 et 56 du TFUE. Dès lors, la Cour de justice de l'Union européenne ne doit pas être interrogée. »¹⁸³

89. En l'espèce, le numerus clausus envisagé pour l'ensemble du secteur pourrait se justifier par la nécessité de remédier aux problèmes de mobilité dans la capitale, en mettant en avant l'intérêt d'un service alliant sécurité, rapidité et efficacité. Les impératifs de bonne gestion de la voirie et d'efficacité du transport routier pourraient également justifier un tel numerus clausus. En outre, il pourrait être considéré comme légitime de procéder à une limitation du nombre de véhicules pouvant emprunter les voies prioritaires.

Il ressort également de ce qui précède que le numerus clausus - bien qu'il puisse être motivé par une raison impérieuse d'intérêt général et puisse donc être conciliable avec le droit communautaire (comme le montrent, par ailleurs, les nombreux exemples émanant d'autres pays) - doit pouvoir se justifier pour l'ensemble du secteur unifié. Dès lors, il pourrait être ainsi approprié d'opérer une différenciation entre les catégories de services. La motivation relative à l'instauration d'un numerus clausus général pourra ainsi être différenciée pour chacune de ces sous-catégories.

A titre d'exemple, l'on peut ainsi se référer à la différence entre le marché de rue, d'une part, et le transport contractuel, d'autre part¹⁸⁴. Comme nous l'avons vu ci-avant, ces deux catégories peuvent, à leur tour, être subdivisées à l'instar de la législation néerlandaise¹⁸⁵:



A titre d'exemple, le décret flamand du 29 mars 2019 prévoit, en son article 13, que la commune peut limiter le nombre d'autorisations pour emplacements sur la voie publique du territoire communal. En outre, il est prévu que le gestionnaire de la voirie veille à ce qu'il y ait suffisamment d'emplacements appropriés sur les routes communales et régionales, et que cela soit proportionnel au nombre d'autorisations délivrées.

L'on pourrait ainsi envisager que la distinction soit justifiée en raison du nombre limité de places de stationnement aux abords d'une gare, où le nombre de véhicules devrait dès lors nécessairement être réduit. De telles limitations pour des limousines devraient être appliquées en tenant compte des spécificités propres aux LVC.

La différenciation instaurée devra également être opérée en tenant compte notamment de la taille de Bruxelles-Capitale et de ses rues, de la pollution et la congestion qui seraient engendrées, de la police de circulation, des places de stationnement, des caractéristiques des véhicules (par exemple,

¹⁸³ C.C., 8 mars 2012, n°40/2012, B.11.1 et B.11.2

¹⁸⁴ Il importe toutefois de préciser qu'avec les applications mobiles de transport de personnes, la différence entre le « marché de rue » et le « transport contractuel » tend à s'estomper, puisque le service consistant en une commande pour avoir une limousine dans la minute s'avère différent du service mettant à disposition une limousine pendant plusieurs heures : le premier service s'apparente davantage à un marché de rue, et non de réservation.

¹⁸⁵ Nederlandse Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), disponible via le lien suivant : <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31#HoofdstukV>

s'agissant de la taille des limousines) afin d'éviter que l'absence d'un numerus clausus dans une catégorie en particulier annule les effets du numerus clausus.

A l'inverse, si les différentes conditions citées ci-avant ne sont pas réunies, un numerus clausus pourrait être potentiellement contraire au principe fondamental de la liberté d'établissement.

90. D'autre part, et si le numerus clausus a pour objectif de réglementer l'exploitation des services de taxis, le marché des taxis à Bruxelles doit également faire face aux flux provenant de la Wallonie et de la Flandre¹⁸⁶. Nous procéderons à l'analyse de ce sujet dans le Chapitre suivant de la présente étude.

4. Conclusion récapitulative

91. Sur base des éléments analysés en vue de la rédaction de la présente étude, nous comprenons que l'une des pistes envisagées serait d'instaurer un numerus clausus pour l'ensemble du secteur, à savoir tant pour les services de taxis que pour les services de location de voiture avec chauffeur.

92. Il ressort de notre précédente analyse qu'un numerus clausus pourrait être mis en place, moyennant une motivation détaillée et à condition que la mesure soit établie selon les enseignements de la jurisprudence, et notamment de la Cour constitutionnelle.

Par exemple, et comme nous l'avons indiqué ci-avant, il apparaît approprié de prévoir un secteur unifié avec l'instauration de sous-catégories. La motivation relative à l'instauration d'un numerus clausus général pourra ainsi être différenciée pour chacune de ces sous-catégories.

¹⁸⁶ Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 15

III. Une analyse juridique de l'éventuelle limitation des services fournis par les véhicules disposant d'une autorisation délivrée par la région wallonne ou flamande

1. Dans quelle mesure la prestation de services par des véhicules disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis ou de location de voitures avec chauffeur délivrées par la Région wallonne ou flamande peut-elle être régulée sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Dans le cadre de la question posée ci-avant, nous procéderons à une analyse du cadre juridique en abordant l'état actuel de ce cadre, les objectifs de l'instauration d'une telle réglementation ainsi que les dispositions légales et instruments pertinents en la matière. Ensuite, nous donnerons quelques points d'attention d'ordre juridique, dans la mesure où l'une des pistes envisagées serait en effet de réguler la prestation de services effectués principalement ou exclusivement sur le territoire de la Région bruxelloise par des véhicules disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis ou de location de voitures avec chauffeur délivrées par la Région wallonne ou la Région flamande.

1.1. Cadre juridique actuel

93. L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur prévoit, en son article 3, que :

« Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. »

L'autorisation d'exploiter emporte celle de stationner sur n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis et situé sur la voie publique, aux conditions déterminées par le Gouvernement. »

L'article 16 de la même ordonnance prévoit que :

« Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale un service de location de voitures avec chauffeur au moyen d'un ou de plusieurs véhicules. »

Seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des prestations de services dont le point de départ (pour l'utilisateur) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'autorisation d'exploiter n'emporte aucune autorisation de stationner sur des points particuliers de la voie publique. »

1.1.1. Suffisance du contrôle

94. Pour les services de taxi, une disposition semblable à l'article 16 de l'ordonnance actuelle concernant le point de départ des services avait été initialement introduite, mais avait été supprimée à la suite des critiques du Conseil d'État¹⁸⁷. L'ordonnance prévoyait en effet que :

« Seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement pourront effectuer des courses dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. »

¹⁸⁷ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *Doc. Parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, pp. 43-44

95. Le Conseil d'État a, par ailleurs, estimé qu'un accord de coopération entre les Régions était nécessaire¹⁸⁸ en la matière et, en l'absence d'un tel accord de coopération, le législateur bruxellois a indiqué que des contrôles renforcés seraient instaurés afin d'atteindre les objectifs généraux fixés par le législateur¹⁸⁹. A l'heure actuelle, un tel accord de coopération n'a toutefois pas encore vu le jour.

Si l'article 3 de l'ordonnance dispose que l'exploitation à partir d'un lieu public ou de tout autre lieu non ouvert à la circulation publique est soumise à autorisation (ce qui inclut également l'autorisation de stationner sur les places de stationnement pour taxis), il apparaît néanmoins qu'en l'absence d'accord de coopération, il n'existe pas de base permettant de réglementer les courses s'étendant sur le territoire de plusieurs régions, de sorte qu'il serait difficile d'empêcher de telles courses en pratique¹⁹⁰.

1.2. Objectifs du contrôle

96. L'instauration d'une telle réglementation pourrait être justifiée au regard de plusieurs motifs : éviter la concurrence déloyale et dommageable, éviter l'inflation des autorisations et garantir l'efficacité des dispositions.

1.2.1. Eviter la concurrence déloyale et dommageable

97. L'exposé des motifs du projet d'ordonnance de 1995 indiquait déjà que :

« Des exploitants de taxis bénéficiant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée par des autorités locales ne relevant pas de la Région de Bruxelles-Capitale ont progressivement fait une concurrence déloyale préjudiciable aux exploitants de services de taxis disposant d'une autorisation d'exploiter délivrée par l'agglomération bruxelloise.

Soumis à des conditions moins strictes et bénéficiant d'autorisations délivrées par des autorités quelquefois complaisantes, sans restriction ni quant au nombre ni quant aux conditions complémentaires d'exploitation, ces exploitants qui effectuent la plus grande partie de leurs courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent également revendiquer l'application de tarifs plus favorables.

[...]

Cette situation s'est montrée particulièrement préjudiciable à l'égard d'exploitants soumis à la réglementation applicable dans les 19 communes de l'agglomération bruxelloise et limités dans leur nombre en raison de l'utilité publique du service. »¹⁹¹

98. Sur ce point, il importe néanmoins de souligner que la Cour constitutionnelle a eu l'occasion d'indiquer que :

« La volonté de protéger les prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'autres opérateurs économiques, au seul motif que ceux-ci sont établis en Région wallonne ou en Région flamande est, par essence, incompatible avec le principe même de l'union économique et monétaire et ne saurait être considérée comme un objectif légitime. »¹⁹²

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 44

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 6

¹⁹⁰ Un autre exemple illustrant ceci peut également porter sur les locations de voiture avec chauffeur, où il peut être difficile de réglementer, en pratique, les situations où la prestation de services comporte plusieurs courses.

¹⁹¹ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *Doc. Parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, pp. 4-5

¹⁹² C.C., 29 avril 2010, n°41/2010, B.5.3

1.2.2. Eviter l'inflation des autorisations

99. Sur base des informations disponibles, nous comprenons que les autorisations octroyées dans les autres régions sont actuellement utilisées à Bruxelles¹⁹³. Or, l'abandon du numerus clausus en Flandre serait précisément susceptible d'augmenter ce nombre d'autorisations exploitées à Bruxelles mais octroyées initialement en Flandre. Partant, le numerus clausus instauré en Région de Bruxelles-Capitale risque de rester lettre morte.

S'agissant de la Région wallonne, il importe de souligner que l'autorisation doit être délivrée par la commune¹⁹⁴, moyennant une approbation de la Région wallonne¹⁹⁵ et que le nombre de taxis autorisés dans une commune a été limité à un taxi pour 2 500 habitants¹⁹⁶. Cette limitation n'a pas été prévue pour les services de location de voitures avec chauffeur.

1.2.3. Garantir l'efficacité des dispositions

100. Il existe un risque de contournement des dispositions imposées par la réglementation bruxelloise, par la simple obtention d'une autorisation dans une autre Région¹⁹⁷. L'imposition de règles relative à la qualité du service serait dès lors rendue inutile si des services provenant d'autres Régions pouvaient être fournis sans se conformer aux exigences en place.

Il s'agit dès lors de déterminer quelles dispositions juridiques pourraient être incluses pour atteindre ces objectifs et dans quel instrument juridique ces objectifs devraient être inclus. Nous procéderons ainsi à une analyse de la répartition des compétences résultant de la LSRI, de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et des avis de la section de législation du Conseil d'État.

1.3. Dispositions légales et instruments pertinents

101. Il importe à présent de mettre en exergue plusieurs dispositions légales et les instruments pertinents en la matière. Nous développerons ensuite la jurisprudence pertinente de la Cour constitutionnelle et la position de la section de législation du Conseil d'Etat.

1.3.1. Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles

102. L'article 6, § 1, X, alinéa 1 de la LSRI dispose que les Régions sont compétentes en ce qui concerne le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés, les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs¹⁹⁸.

103. Conformément à l'article 92 bis, § 2, c) de la LSRI¹⁹⁹, les Régions doivent en outre conclure un accord de coopération obligatoire concernant les services de taxi s'étendant sur le territoire de plusieurs régions.

104. D'autre part, il importe de souligner que le droit belge connaît un système de répartition territoriale exclusive des compétences, qui implique que :

¹⁹³ Etude sur l'impact socio-économique sur l'étude sur le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 48 et 50

¹⁹⁴ Décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 18 novembre 2007, art. 6

¹⁹⁵ Décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 18 novembre 2007 art. 7

¹⁹⁶ Arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 8 septembre 2009, art. 51, §1^{er}

¹⁹⁷ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *Doc. Parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, p. 7

¹⁹⁸ Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980, art. 6, § 1, X, alinéa 1

¹⁹⁹ Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980, 92 bis, § 2, c)

- toute norme édictée par une autorité régionale doit pouvoir être localisée sur le territoire de sa compétence, de sorte que chaque situation concrète doit être réglée par un seul législateur ;
- sur base des articles 5, 39 et 134 de la Constitution, combinés aux articles 2 et 19, paragraphe 3 de la LSRI et avec les articles 2, § 1, et 7 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, chaque Région peut déterminer le(s) critère(s) permettant de déterminer si l'objet des normes adoptées est localisé dans sa sphère de compétence ;
- les critères choisis restent soumis au contrôle de la Cour constitutionnelle, laquelle a pour mission de veiller à ce que le législateur décentral ou ordonnancier n'exécède ni sa compétence matérielle, ni sa compétence territoriale.

105. Enfin, tant les réglementations régionales que l'accord de coopération doivent également respecter le cadre juridique européen, et notamment le principe de la liberté de commerce et d'industrie ainsi que le principe de la libre circulation des services.

1.3.2. Jurisprudence de la Cour constitutionnelle

106. Il importe premièrement de préciser que la Cour constitutionnelle a considéré que l'exigence d'une autorisation pour l'exploitation de services de taxis ne pouvait en soi être considérée comme contraire aux garanties prévues à l'article 6, § 1, VI, alinéa 3, LSRI, ni à la liberté d'établissement garantie par l'article 49 TFUE²⁰⁰.

107. Si la Cour constitutionnelle a validé le principe du recours au *numerus clausus*²⁰¹, la Cour a souligné que l'article 92bis, § 2, c), de la LSRI s'oppose toutefois à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions ayant spécifiquement pour objet ou pour effet de régler des questions relatives à l'exercice, sur le territoire d'une région, d'activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région²⁰².

108. S'agissant du critère de rattachement d'une telle autorisation, la Cour a déterminé que l'utilisation du critère du point de départ du service de taxi pouvait constituer un facteur de rattachement pertinent, permettant de situer la réglementation régionale dans la sphère de compétence territoriale de la région²⁰³.

109. Ceci étant dit, dans la mesure où la réglementation des questions relatives aux services de taxis, et non aux courses, s'étend nécessairement sur le territoire de plus d'une Région, il a été rappelé que cette situation nécessitait l'adoption d'un accord de coopération conformément à l'article 92bis, § 2, c), de la LSRI²⁰⁴.

110. Un accord de coopération devra également tenir compte du principe de reconnaissance mutuelle. Ainsi, la Cour constitutionnelle a jugé que :

« Selon le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'Union économique et monétaire entre les composantes de l'État, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'État, sauf

²⁰⁰ C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015, B.8-9

²⁰¹ L. THOMMÈS, L. BURNON, « Chapitre 33 - Les outils de mobilité « douce » réglementés en droit bruxellois » in *Le droit bruxellois*, Bruxelles, Bruylant, 2015, p. 1137 à propos de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 8 mars 2012, n° 40/2012.

²⁰² C.C., 8 mars 2012, no 40/2012, B.6.2 ; CC., 27 mai 2008, n° 85/2008, B.6.2

²⁰³ C.C., 8 mars 2012, n° 40/2012, B.7.2. ; C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015, B.8

²⁰⁴ C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015, B.6

pour cette dernière à établir la nécessité d'imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime. »²⁰⁵

Il ressort de ce qui précède que si, pour des raisons juridiques, la réglementation bruxelloise sur les services de taxi contient des règles plus strictes que celles des autres Régions, la Région de Bruxelles-Capitale pourrait dès lors refuser de reconnaître l'autorisation délivrée dans une autre Région.

Comme indiqué ci-avant, ceci implique également que la volonté de protéger les prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'autres exploitants, au seul motif qu'ils sont établis en Région wallonne ou en Région flamande, est par définition incompatible avec le principe même de l'Union économique et monétaire, et ne saurait dès lors être considérée comme un objectif légitime.

Toutefois, compte tenu du fait que la nouvelle législation flamande est plus souple à certains niveaux - et inclut plus particulièrement l'abandon d'un *numerus clausus* et l'abandon (provisoire) de tarifs minimaux et maximaux - un refus de reconnaissance pourrait se justifier sur base des objectifs légitimes énumérés ci-dessus (voir ci-avant le point « Objectifs du contrôle »).

Contrairement à la situation visée dans l'arrêt n°41/2010 précité, il est en outre possible de constater que l'absence d'accord de coopération, combinée à la *ratio legis* poursuivie par le législateur flamand (consistant notamment en l'abandon du *numerus clausus*)²⁰⁶ et au principe d'union économique et monétaire, impliquent que la portée du *numerus clausus* envisagé par la Région de Bruxelles-Capitale risque d'être affaibli en pratique.

Ceci étant dit, et étant donné qu'il convient de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'entrave disproportionnée à la libre prestation des services²⁰⁷, la prise en charge de courses occasionnelles pourrait, le cas échéant, être acceptée. Tel ne sera pas le cas lors de prestations de services systématiques - par exemple, dans le cadre de laquelle une autorisation flamande ou wallonne est demandée mais utilisée de façon à fournir des services systématiques dans la Région de Bruxelles-Capitale - pour lesquels les objectifs du législateur ne seront pas garantis.

111. D'autre part, il importe de souligner que le projet d'accord de coopération a récemment été remis à l'ordre du jour. Une récente question parlementaire posée au Ministre-Président wallon indique en effet qu'un processus de concertation entre les trois régions a été évoqué. Si l'ensemble des modalités ainsi que le contenu plus précis de cette concertation doit encore être fixée, il n'en reste que le Ministre-Président wallon a souligné que l'harmonisation des réglementations entre les régions devrait permettre de mieux réguler le secteur du transport rémunéré de personnes, et notamment de répondre au développement de l'économie de plateforme²⁰⁸.

1.3.3. Avis du Conseil d'Etat

112. Du point de vue du Conseil d'Etat, le critère du point de départ du service de taxi comme critère de rattachement connaît une traduction valable dans l'extrait de l'avis suivant :

²⁰⁵ C.C., 29 avril 2010, n° 41/2010, B 5.3

²⁰⁶ Comme indiqué précédemment, nous comprenons que les autorisations octroyées dans les autres régions sont utilisées à Bruxelles (voy. Etude sur l'impact socio-économique sur l'étude sur le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale, février 2020, p. 48 et 50). Or, l'abandon du *numerus clausus* en Flandre serait précisément susceptible d'augmenter le nombre d'autorisations octroyées en Flandre mais exécutées à Bruxelles, dans la mesure où Bruxelles est une zone attractive en terme de clientèle.

²⁰⁷ C.C., 15 octobre 1996, n° 56/96

²⁰⁸ Réponse donnée le 30 janvier 2020 à la question de C. COLLIGNON, Parl. w., 2019-2020, n°27, disponible via le lien suivant : <https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&iddoc=94001>

« Sans autorisation, nul ne peut exploiter un service de transport particulier rémunéré à partir d'un endroit quelconque de la voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique et situé sur le territoire de la Région flamande. »²⁰⁹

Le même avis suggère que le Conseil d'État pourrait adhérer aux intentions des auteurs du projet, et en particulier que :

« Le représentant précise également que l'objectif consiste à utiliser comme point de repère pour l'obligation d'autorisation le point de départ du service. Dès que le service commence sur le territoire de la Région flamande, une autorisation flamande est requise. Si un voyage d'un exploitant agréé en Région wallonne ou en Région de Bruxelles-Capitale arrive ou se déroule sur le territoire de la Région flamande, une autorisation flamande n'est pas nécessaire. »²¹⁰

Il ressort de ce qui précède qu'il apparaît difficile d'interdire, en pratique, l'arrivée ou le transit en tant que tel dans une région.

113. Il importe également de souligner que le Conseil d'État, à la lumière des règles de répartition des compétences, est d'avis que les exploitants peuvent décharger leurs clients sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale à l'occasion de courses dont le point de départ se trouve dans une autre région²¹¹. Le Conseil d'État rappelle néanmoins également qu'un accord de coopération est requis et ce « même si les questions réglées sont limitées à des activités se déroulant exclusivement sur le territoire bruxellois telles que des courses dont tant le point de départ que le point d'arrivée y sont situés, dès lors que le service des taxis a son siège et est exploité au départ d'une autre région. »²¹²

114. Dans son récent avis sur le projet d'Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes, le Conseil d'État s'est prononcé sur la disposition suivante :

« Artikel 8 van het ontwerp, dat uitvoering geeft aan artikel 6, § 3, van het decreet van 29 maart 2019, bepaalt dat tijdens een rit die op het grondgebied van het Vlaamse Gewest wordt uitgevoerd door een taxidienst of een dienst voor het verhuren van een voertuig met een bestuurder die in een ander gewest is vergund, geen personen mogen instappen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest, tenzij de rit is besteld. »²¹³

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

« L'article 8 du projet, donnant exécution à l'article 6, §3 du décret du 29 mars 2019, dispose qu'au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région flamande par un service de taxi ou un service de location d'un véhicule avec un chauffeur autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région flamande, sauf si la course a été commandée. »²¹⁴

²⁰⁹ SLCE, avis n° 63.920/1/V du 26 octobre 2018 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « sur le transport particulier rémunéré », p. 5

²¹⁰ *Ibidem*

²¹¹ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *Doc. Parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, p. 5

²¹² *Ibid.*, pp. 5-6

²¹³ SLCE, avis n° 66.477/1/V du 3 septembre 2019 sur le projet d'Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes, p. 11. Il s'agit actuellement de l'art. 8 de l'Arrêté.

²¹⁴ Notre traduction.

Dans la nouvelle réglementation flamande, cette disposition²¹⁵ est associée à l'interdiction de créer des situations de nuisances, et instaure un périmètre autour des places de stationnement et des pôles d'attraction comme l'aéroport de Bruxelles²¹⁶. En effet, le décret flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré prévoit, en son article 21, §3, que le Gouvernement flamand détermine le périmètre autour des emplacements ou des pôles d'attraction majeurs et la manière dont celui-ci doit être respecté. Il importe de souligner que le Conseil d'Etat n'a pas formulé de remarque particulière à ce propos²¹⁷. Partant, un tel système pourrait constituer une option envisageable pour certains pôles d'attraction à Bruxelles.

Bien que ces dispositions ne visent pas explicitement et directement les véhicules immatriculés dans d'autres régions, elles contribuent néanmoins indirectement à une régulation de ces derniers.

115. En la matière, le Conseil d'Etat s'est également prononcé comme suit :

« Aangezien enkel de ritten worden geregeld en niet de taxidiensten, lijkt de ontworpen bepaling verenigbaar met de hiervoor aangehaalde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. Het wordt onder de aandacht van de stellers van het ontwerp gebracht dat een ruimere regeling voor de wederzijdse erkenning van aanbieders van taxidiensten nog steeds de sluiting van een samenwerkingsakkoord vereist. »²¹⁸

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

« Étant donné que seules les courses sont réglementées et non les services de taxis, le projet de disposition semble être conciliable avec la jurisprudence de la Cour constitutionnelle mentionnée ci-dessus. L'attention des auteurs du projet est attirée sur le fait qu'un régime plus large de reconnaissance mutuelle des prestataires de services de taxis nécessite quand même la conclusion d'un accord de coopération. »²¹⁹

Il ressort de ce qui précède qu'afin de réglementer les services s'étendant sur le territoire de plus d'une région - qu'il s'agisse de courses commandées ou non - un accord de coopération apparaît dès lors requis.

Pour le surplus, il importe de noter qu'un tel accord de coopération s'inscrit dans l'objectif mentionné dans l'accord de gouvernement 2019-2024 :

« Dans le cadre de la réforme, la Région mettra tout en œuvre, y compris sur le plan judiciaire, pour mettre un terme aux activités des opérateurs disposant de permis ou de licences flamands ou wallons opérant sur le territoire de Bruxelles. En outre, dès le début de la législature, on cherchera à conclure un accord de coopération interrégional visant à fixer les conditions des services de taxis dans l'arrondissement urbain. »²²⁰

1.4. Conclusion récapitulative de l'adoption d'une ordonnance et d'un accord de coopération

116. Sur le plan du contenu, s'agissant des autorisations existantes dans les autres régions, le législateur de la Région de Bruxelles-Capitale pourrait prévoir une interdiction des courses s'étendant

²¹⁵ Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes du 8 novembre 2019, *M.B.*, 26 novembre 2019, art. 8

²¹⁶ *Ibid.*, art. 37

²¹⁷ SLCE, avis n° 63.920/1/V du 26 octobre 2018 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « sur le transport particulier rémunéré »,

²¹⁸ SLCE, avis n° 66.477/1/V du 3 septembre 2019 sur le projet d'Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes, p. 12.

²¹⁹ Notre traduction.

²²⁰ Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune, législature 2019-2024, p. 78, disponible via le lien suivant : <http://www.parlement.brussels/texte-de-la-declaration-de-politique-generale-du-gouvernement-bruxellois/>

sur le territoire de plusieurs régions à partir de la Région de Bruxelles-Capitale, en tenant compte de l'avis du Conseil d'Etat précité²²¹ et de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

En d'autres termes, il ressort de notre analyse qu'une réglementation des courses pourrait être envisagée, mais pour autant que les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur ne soient pas réglementés. Un point d'attention se doit d'être mentionné ici s'agissant des courses avec réservation. En effet, les courses de taxi avec réservation pourraient impliquer l'organisation de services (et non uniquement de courses) s'étendant sur le territoire de plusieurs régions, ce qui nécessite précisément un accord de coopération. La Cour constitutionnelle a en effet considéré que le point de départ d'une course de taxi pouvait constituer un critère de rattachement pertinent, impliquant l'application de la législation en vigueur sur le territoire régional duquel la course a débuté²²². Dès lors, si une course de taxi avec réservation débute sur un territoire régional et se poursuit dans une autre, cette situation reviendrait à organiser des services sur le territoire d'une autre région²²³. A ce sujet, le Conseil d'Etat indique notamment que l'article 92bis, §2, c), de la LSRI :

« exige un accord de coopération pour le règlement des questions relatives, non pas aux courses, mais aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région.

Elle s'oppose ainsi à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions ayant spécifiquement pour objet ou pour effet de régler des questions relatives à l'exercice, sur le territoire d'une région, des activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région. »²²⁴

117. D'autre part, et si nécessaire, il conviendra d'inclure dans le contenu de l'ordonnance des dispositions ayant un effet de régulation indirect, par exemple en réprimant la création de situations de nuisances (notamment lors du maraudage de clients), en instaurant un périmètre autour de certains emplacements ou des pôles d'attraction, etc.

Comme indiqué dans notre analyse ci-dessus, il conviendra en outre de porter une attention particulière au principe de reconnaissance mutuelle. Il serait ainsi possible, dans certaines circonstances, que la Région de Bruxelles-Capitale refuse de reconnaître les autorisations délivrées dans une autre Région.

Une autre option serait de prévoir l'interdiction ou la non reconnaissance des services prestés de manière systématique. Cela pourrait en effet se justifier à la lumière de la réglementation souple adoptée en Flandre ou en Wallonie et des objectifs poursuivis par la Région de Bruxelles-Capitale.

²²¹ SLCE, avis n° 66.477/1/V du 3 septembre 2019 sur le projet d'Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes

²²² C.C., arrêt n° 40/2012 du 8 mars 2012, B.7.2; C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015, B.8

²²³ Sur ce point, il importe de souligner que la Cour constitutionnelle a uniquement envisagé le cas du point de départ comme critère de rattachement pertinent, de sorte que la Cour ne s'est pas prononcée à l'égard des courses dont le point de départ et d'arrivée se situent dans la même région, et dont le chauffeur disposerait d'une autorisation provenant d'une autre région.

²²⁴ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *Doc. Parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, p. 44

2. Quels moyens peuvent être utilisés pour vérifier le caractère systématique du fonctionnement du service ?

118. Nous comprenons que l'une des pistes envisagées serait d'instaurer une interdiction des services systématiques effectués sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale par des véhicules sous autorisation flamande et wallonne, et qu'il s'agirait ici de recourir à l'utilisation d'images par vidéosurveillance. Nous avons dès lors effectué un aperçu général des potentiels points d'attention à ce sujet dans le tableau ci-dessous. La question posée doit également être analysée au regard du principe de reconnaissance mutuelle. A ce sujet, nous renvoyons le lecteur au point 1.3.2 qui précède.

	Points d'attention opérationnels	Points d'attention juridiques
Utilisation des données recueillies lors d'un contrôle sur site	<ul style="list-style-type: none"> Un contrôle isolé ne permet pas de déterminer s'il est question de courses systématiques et donc de prestations de services sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce contrôle permet uniquement de vérifier si le véhicule concerné ne dispose pas d'une autorisation bruxelloise 	<ul style="list-style-type: none"> Les services de contrôle bruxellois ont un accès limité aux données relatives aux courses effectuées dans les autres régions
Utilisation des données recueillies par vidéosurveillance	<ul style="list-style-type: none"> Permet une surveillance numérique avec un minimum de capacité humaine, mais est limitée aux éléments visibles (plaque d'immatriculation, etc.) Les images peuvent induire une vision tronquée du contexte général : par exemple, un seul chauffeur peut conduire plusieurs véhicules, le véhicule peut être utilisé pour une course à des fins privées (ce qui est possible en Flandre, par exemple), etc. Comment mettre les images en perspective par rapport au nombre total de courses effectuées ? Pour pouvoir déterminer le caractère principal du service, il est nécessaire d'avoir une vue d'ensemble des services fournis dans les autres Régions, ce qui n'est pas une information qui pourra ressortir des images recueillies par vidéosurveillance 	<ul style="list-style-type: none"> Lors de l'utilisation de caméras au sens de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance²²⁵ : tant la loi précitée que le RGPD²²⁶ devront être appliqués en tenant compte du fait que ce dernier instrument prévaut (il prévoit, notamment, l'obligation de réaliser une analyse d'impact dans certains cas) Responsabilité : peut-on vérifier qui a commis l'infraction et comment ? Devrait-on intégrer une présomption ? Les services de contrôle bruxellois ont un accès limité aux données relatives aux courses effectuées dans les autres régions

²²⁵ Loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, *M.B.*, 31 mai 2007

²²⁶ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), *J.O.*, 4 mai 2016

Utilisation des données recueillies par les plateformes bruxelloises	<ul style="list-style-type: none"> • Les courses effectuées par un véhicule agréé en Flandre ou en Wallonie n'interviennent pas toutes par l'intermédiaire d'une plateforme (bruxelloise) • Concernent uniquement les courses commandées 	<ul style="list-style-type: none"> • Doit toujours être traduite dans le cadre d'une éventuelle régulation des plateformes bruxelloises, ce qui comprend les aspects liés au RGPD • Seule la régulation des courses proposées à Bruxelles est possible • Risque que le moyen utilisé ne soit pas suffisant au regard de la charge de la preuve requise
Echanges de données entre les Régions	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite une coordination avec les autres Régions 	<ul style="list-style-type: none"> • Un accord de coopération est requis

IV. Une analyse juridique des plateformes de réservation électroniques et des standards téléphoniques

1. Quel est le statut des plateformes de réservation électroniques et des standards téléphoniques, et quelles sont les différences juridiques ?

L'analyse de la question précitée implique une analyse du cadre juridique actuel et futur. Il conviendra également de faire référence à la jurisprudence pertinente, ainsi qu'aux directives européennes applicables.

1.1. Analyse du cadre juridique

1.1.1. Cadre juridique actuel

119. L'ordonnance du 27 avril 1995 ne contient pas de disposition spécifique au sujet des plateformes. Il importe dès lors de se référer à la jurisprudence belge.

Ainsi, le Tribunal de commerce de Bruxelles a estimé que :

« De stakingsrechter stelt vast dat Uber BV et al. door in het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanvragen voor bezoldigde ritten over te maken aan vervoerders die niet beschikken over de toelatingen zoals voorzien in artikel 3 van de Ordonnantie van 27 april 1995 van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur handelingen stellen in strijd met de eerlijke marktpraktijken in de zin van artikel VI.104 WER. »²²⁷

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

« Le juge des cessations constate qu'en transférant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale des demandes de trajets payants à des transporteurs ne disposant pas des autorisations prévues à l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, Uber BV et al. violent les pratiques commerciales équitables au sens de l'article VI.104 du CDE. Le tribunal des cessations a ordonné à Uber BV et al. de mettre fin à cette pratique sous peine d'astreinte (...). »²²⁸

Sur ce point, le jugement du 18 décembre 2018 indique que :

« Voor de beslagrechter heeft Uber bv. et al. daarentegen voorgehouden dat het stakingsbevel opgelegd door de stakingsrechter enkel betrekking zou hebben op Uber Pop daar waar de door TRB vastgestelde ritten werden uitgevoerd via de dienst Uber.X. Zoals samengevat door de beslagrechter houden Uber bv et al. voor dat "zij aan het stakingsbevel voldaan heeft nu zij op 14 oktober 2015 gestopt is met UberPop en haar pas in september 2015 gelanceerde dienst UberX waarop... alle vastellingen van de gerechtsdeurwaarder betrekking hebben, niet onder het stakingsbevel valt" »²²⁹

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

« Devant le juge des saisies, Uber bv. et al. ont en revanche fait valoir que l'ordre de cessation émis par le juge des cessations ne concernait qu'Uber Pop tandis que les trajets constatés par TRB ont été effectués via le service Uber.X. Comme l'a résumé le juge des saisies, Uber bv et al. estiment qu' " ils ont respecté l'ordre d'interruption dans la mesure où ils ont cessé d'utiliser UberPop le 14 octobre 2015 et que son service UberX, lancé en

²²⁷ Comm. néérl. Bruxelles (chambre de recours en cessation), 23 septembre 2015, p. 28. Le juge souligne.

²²⁸ Notre traduction.

²²⁹ Civ. néérl. Bruxelles, 18 décembre 2018, A/18/04854, p. 8

*septembre 2015 et envers lequel ... toutes les constatations de l'huissier de justice se rapportent, ne relève pas du champ d'application de l'ordre d'interruption.»*²³⁰

A l'égard de ce dernier argument, le juge a néanmoins estimé que :

« Conclusie : Het stakingsbevel viseert elke verdeling van taxidiensten aan vervoerders die niet beschikken over de toelatingen zoals voorzien in artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 ongeacht de benaming waaronder dit gebeurt. Alleen indien Uber X geen taxidienst zou verlenen en dus de facto een andere dienst verleent, is het vonnis niet op Uber X van toepassing. (De stakingsrechter onderlijnt.)

*In dat verband is het van belang te onderzoeken of de ritten die worden verdeeld door Uber bv. et al, ongeacht de benaming van de dienst, taxiritten zijn in de zin van de ordonnantie of niet. Indien het taxiritten zijn, is het vonnis van toepassing. Artikel 3 van de ordonnantie van 27 april 1995 voorziet immers dat om een taxidienst uit te baten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest men noodzakelijk over de door deze reglementering voorziene vergunning moet beschikken, wat ook de benaming is die de betrokken dienstverlener aan de dienst en of haar applicatie geeft.»*²³¹

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

« Conclusion : l'ordre de cessation vise toute distribution de services de taxi à des transporteurs qui ne disposent pas des autorisations prévues à l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995, quelle que soit la dénomination sous laquelle elle est faite. Ce n'est que si Uber X ne fournit pas de service de taxi et fournit donc de facto un autre service que l'arrêt ne s'applique pas à Uber X. (Le juge de grève le souligne).

*Dans ce contexte, il est important d'examiner si les trajets distribués par Uber bv. et al, indépendamment de la dénomination du service, sont des courses en taxi au sens de l'ordonnance. S'il s'agit de courses en taxi, le jugement est d'application. L'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 prévoit que pour exploiter un service de taxi en Région de Bruxelles-Capitale, il est nécessaire de disposer de l'autorisation prévue par cette ordonnance, quelle que soit la dénomination que le prestataire de services donne au service ou à son application.»*²³²

120. Dans un autre jugement, le Tribunal de première instance de Bruxelles constatait que, dans le cadre des services d'UberX, les transporteurs auxquels UberX faisait appel disposaient d'une autorisation valable pour la location de véhicules avec chauffeur²³³. Dans le jugement interprétatif du 18 décembre 2018, le juge indiquait que :

*« de stakingsrechter de vraag of deze "UberX"-vervoerders met een VVB-vergunning ook over een taxivergunning dienen te beschikken niet onderzocht. [...]»*²³⁴

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

*« le juge des cessations n'a pas examiné la question de savoir si ces transporteurs « UberX » titulaires d'une licence LVC devaient également disposer d'une licence de taxi.»*²³⁵

Ce même jugement permet en outre d'expliquer davantage le jugement du 23 septembre 2015, et plus précisément l'étendue de l'ordre de cessation :

²³⁰ Notre traduction.

²³¹ Civ. néérl. Bruxelles, 18 décembre 2018, A/18/04854, pp. 18-19

²³² Notre traduction.

²³³ Civ. néérl. Bruxelles (chambre des saisies), 24 février 2017

²³⁴ Civ. néérl. Bruxelles, 18 décembre 2018, A/18/04854, p. 9

²³⁵ Notre traduction.

« Te bevestigen dat het stakingsbevel vervat in het vonnis van 23 september 2015 elke verdeling van bezoldigde ritten aan chauffeurs die niet beschikken over een toelating zoals bepaald door artikel 3 van de Ordonnantie van 27 april 1995 viseert, en dit ongeacht de betrokken dienst van Uber. »²³⁶

Le passage qui précède peut être traduit comme suit :

« Confirmer que l'ordre d'interruption contenu dans le jugement du 23 septembre 2015 vise toute distribution de trajets rémunérés à des chauffeurs qui ne disposent pas d'une autorisation telle que définie par l'article 3 de l'Ordonnance du 27 avril 1995, quel que soit le service Uber concerné. »²³⁷

Il ressort de ce qui précède que les autres services d'Uber relèvent également de l'ordre de cessation lorsqu'il est question de distribuer les courses de taxi, que ce soit sans autorisation ou sous le couvert d'une autorisation LVC. Dans ce jugement interprétatif, le tribunal de l'entreprise s'est limité à interpréter l'ordre de cessation du jugement du 23 septembre 2015. Le tribunal ne qualifie donc pas les services offerts par Uber X de service de taxis, de services de LVC ou autres.

A noter qu'un récent jugement pris le 16 janvier 2019 a indiqué que « les services d'intermédiation dans le domaine des transports fournis par Uber B.V. ne relèvent pas du champ d'application de la réglementation bruxelloise relative au transport de personnes »²³⁸ en ce que « Uber B.V. "n'assure" elle-même aucun "transport rémunéré de personnes" au sens de l'ordonnance » bruxelloise²³⁹. Les motifs du tribunal suscitent néanmoins de vives critiques dans la doctrine, qui indique qu'il aurait été démontré que les services offerts par les transporteurs UberX étaient indissociables de ceux offerts par UberPop. Compte tenu de la ratio legis de l'ordonnance sur les taxis en ce qui concerne l'autorisation LVC et le principe du numerus clausus, la doctrine estime que les transporteurs UberX ont abusé de l'autorisation LVC pour organiser des services de taxi, ce qui aurait ainsi permis de contourner l'ordonnance sur les taxis²⁴⁰. La Fédération belge des taxis (FeBet) a annoncé avoir fait appel de cette décision, de sorte que l'affaire n'est pas définitivement tranchée²⁴¹.

1.1.2. Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne - CJUE 20 décembre 2017, C-434/15

121. Compte tenu de la question du présent chapitre, il importe de faire une brève analyse de l'arrêt rendu le 20 décembre 2017 par la CJUE.

122. Dans cet arrêt, la Cour de justice a examiné la question relative à la qualification des services fournis par Uber : s'agit-il de services de la société de l'information (tout service presté normalement contre rémunération, à distance, par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services) ou de services de transport ?²⁴²

²³⁶ Civ. néérl. Bruxelles, 18 décembre 2018, A/18/04854, p. 11

²³⁷ Notre traduction.

²³⁸ Civ. fr. Bruxelles, 16 janvier 2019, A/18/02920, p. 18

²³⁹ *Ibidem*

²⁴⁰ Voy. notamment N. VAN DAMME, « De 'Ubersoap' : over de wetsontduiking in de taxisector en het (on)geoorloofd karakter daarvan in het licht van het Europees Unierecht – De herrijzenis van Uberpop? », *op.cit.* pp. 102- 112

²⁴¹ BELGA, « Tous les feux sont au vert pour UberX à Bruxelles », *l'Echo*, 23 janvier 2019, disponible via le lien suivant : <https://www.lecho.be/entreprises/auto/tous-les-feux-sont-au-vert-pour-uberx-a-bruxelles/10090132.html> ainsi que BELGA, « Uber peut continuer à opérer à Bruxelles : la fédération belge des taxis conteste », RTL, 25 janvier 2019, disponible via le lien suivant : <https://www.rtl.be/info/belgique/societe/uber-peut-continuer-a-operer-a-bruxelles-la-federation-belge-des-taxis-conteste-1094697.aspx>

²⁴² CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, pt. 18

123. Il convient premièrement de souligner que les services de la société de l'information sont soumis au principe de la libre circulation des services²⁴³ ainsi qu'aux dispositions de la directive européenne sur les services²⁴⁴ et notamment son article 2, alinéa 2, d), qui dispose que les États membres ne peuvent soumettre l'exercice d'activités de services à un régime d'autorisation que dans des conditions restrictives. Lesdits services sont également soumis à la directive sur le commerce électronique²⁴⁵, et notamment son article 3, alinéa 2, qui interdit en principe les restrictions à la libre circulation des services pour les services de la société de l'information.

Les services de transport, quant à eux, relèvent de l'article 58, alinéa 1er, du TFUE, de sorte que l'application du principe de la libre circulation des services doit être réalisée par la mise en œuvre de la politique de transport commune²⁴⁶. A défaut de règles ou de mesures européennes communes en la matière, il appartient aux États membres, selon la Cour de Justice, de les fixer et ce, conformément aux dispositions générales du TFUE, en ce compris le principe d'égalité²⁴⁷.

124. Selon la Cour, Uber exerce une influence décisive sur les conditions dans lesquelles le service de transport est effectué par les chauffeurs²⁴⁸, influence qui s'étend au-delà de la simple médiation entre un chauffeur et le client²⁴⁹. Dans le cadre de la qualification, l'accent est donc expressément mis sur l'influence et le contrôle de la plateforme sur les services offerts.

Toujours selon la Cour, le service d'intermédiation doit être considéré comme faisant partie intégrante du service global, dont l'élément principal est le service de transport²⁵⁰ : le fait qu'un service en relève ou non ne peut dès lors être vérifié qu'*in concreto*.

Il importe de noter que la conclusion de la Cour n'aurait pas nécessairement été différente si l'on tient compte du fait qu'UberX travaille avec des chauffeurs-partenaires professionnels. En effet, même en tenant compte de cette donnée, la plateforme garde tout de même une influence et un contrôle sur les services qui sont offerts.

125. Cette position de la Cour a été confirmée dans son arrêt du 10 avril 2018²⁵¹.

Ces deux arrêts indiquent finalement les critères permettant de déduire qu'un service va au-delà de la simple intermédiation. Les critères qu'il convient de prendre en considération sont dès lors, d'une part, le fait que sans l'application, le service n'aurait pas pu être fourni ni reçu et, d'autre part, le fait que la société mettant en œuvre le service exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation²⁵².

Il importe de préciser que cette qualification sera déterminante, notamment pour établir le système de responsabilité. Nous renvoyons à ce sujet le lecteur au point 2.3. du présent Chapitre.

²⁴³ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) signé le 13 décembre 2007, *J.O.*, 26 octobre 2012, art. 56

²⁴⁴ Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, *J.O.*, 27 décembre 2006

²⁴⁵ Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), *J.O.*, 17 juillet 2000

²⁴⁶ CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, pt. 45

²⁴⁷ *Ibid.*, pt. 47

²⁴⁸ L'arrêt porte uniquement sur le service appelé « UberPop », qui fonctionne avec des chauffeurs privés, non professionnels et qui transportent des passagers avec leur propre véhicule.

²⁴⁹ CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL*, C-434/15, pt. 39. Il importe de noter que la conclusion de la Cour n'aurait pas nécessairement été différente si l'on tient compte du fait qu'UberX travaille avec des chauffeurs-partenaires professionnels. En effet, même en tenant compte de cette donnée, la plateforme garde tout de même une influence et un contrôle sur les services qui sont offerts.

²⁵⁰ *Ibid.*, pt. 40

²⁵¹ CJUE, 10 avril 2018, *Uber France SAS*, C-320/16

²⁵² M. FORGEOIS, « Nouveau revers pour Uber », *JT*, 2018, nr. 22, p. 485

126. La Cour a ainsi, dans sa jurisprudence précitée, indiqué que le service de mise en relation fourni par Uber avec des chauffeurs utilisant leur propre véhicule relevait, en l'espèce, des services dans le domaine des transports. Partant, la Cour a estimé que la directive 2000/31 du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (dite « directive sur le commerce électronique ») n'était pas applicable au service d'intermédiation offert tel qu'en l'espèce par Uber. De même, la Cour a également estimé que la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur ne lui était pas applicable non plus²⁵³.

²⁵³ CJUE, 20 décembre 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain* SL, C-434/15, pts. 42-43. Nous reproduisons ci-dessous les points 33 à 49 de l'arrêt, pertinents pour la présente étude :

« **33.** Par ses première et deuxième questions, qu'il convient de traiter ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123 et l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, et, partant, exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31, ou, au contraire, si ce service relève de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 ainsi que de la directive 2000/31.

34. À cet égard, il convient de relever qu'un service d'intermédiation consistant à mettre en relation un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain constitue, en principe, un service distinct du service de transport qui consiste en l'acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre au moyen d'un véhicule. Il convient d'ajouter que chacun de ces services, pris isolément, est susceptible d'être rattaché à différentes directives ou dispositions du traité FUE relatives à la libre prestation de services, ainsi que l'envisage la juridiction de renvoi.

35. Ainsi, un service d'intermédiation qui permet la transmission au moyen d'une application pour téléphone intelligent des informations relatives à la réservation du service de transport entre le passager et le chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule qui effectuera le transport répond, en principe, aux critères pour être qualifié de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31. Ce service d'intermédiation constitue, ainsi que le prévoit la définition contenue à ladite disposition de la directive 98/34, un « service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services ».

36. En revanche, un service de transport urbain non collectif, tel qu'un service de taxi, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123, lu à la lumière du considérant 21 de celle-ci (voir, en ce sens, arrêt du 1er octobre 2015, *Trijber et Harmsen*, C-340/14 et C-341/14, EU:C:2015:641, point 49).

37. Il convient toutefois de relever qu'un service tel que celui en cause au principal ne se résume pas à un service d'intermédiation consistant à mettre en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain.

38. En effet, dans une situation, telle que celle visée par la juridiction de renvoi, où le transport des passagers est assuré par des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule, le fournisseur de ce service d'intermédiation crée en même temps une offre de services de transport urbain, qu'il rend accessible notamment par des outils informatiques, tels que l'application en cause au principal, et dont il organise le fonctionnement général en faveur des personnes désireuses de recourir à cette offre aux fins d'un déplacement urbain.

39. À cet égard, il ressort des informations dont la Cour dispose que le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs. De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion.

40. Ce service d'intermédiation doit donc être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, mais de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123.

41. Une telle qualification est d'ailleurs confortée par la jurisprudence de la Cour selon laquelle la notion de « service dans le domaine des transports » englobe non seulement les services de transport pris en tant que tels, mais également tout service intrinsèquement lié à un acte physique de déplacement de personnes ou de marchandises d'un endroit à un autre grâce à un moyen de transport [voir, en ce sens, arrêt du 15 octobre 2015,

En outre, les services de transport relèvent de l'article 58, alinéa 1er, du TFUE, de sorte que l'application du principe de la libre circulation des services doit être réalisée par la mise en œuvre de la politique de transport commune²⁵⁴. A défaut de règles ou de mesures européennes communes en la matière, la Cour de Justice indique qu'il appartient dès lors aux États membres de les fixer et ce, conformément aux dispositions générales du TFUE, comprenant notamment le principe d'égalité²⁵⁵.

2. Quelles sont les limites d'un système d'accréditation de plateformes de réservation électroniques ?

Les limites du système d'accréditation tiennent notamment à la mise en place en tant que telle dudit système, à ses conditions, au caractère régional de la plateforme ainsi qu'au régime de responsabilité qui y sera applicable. Il conviendra également d'analyser la question au regard de la liberté d'établissement.

2.1. Mise en place d'un système d'accréditation

127. La mise en place d'un système d'accréditation sera possible, mais il conviendra de s'assurer que l'on reste dans les limites posées par la jurisprudence précitée de la CJUE s'agissant de la distinction entre les services de la société de l'information et les services en matière de transport. D'autre part, si l'une des pistes envisagées par la Région de Bruxelles-Capitale est de réglementer

Grupo Itevelesa e.a., C-168/14, EU:C:2015:685, points 45 et 46, ainsi que avis 2/15 (Accord de libre-échange avec Singapour), du 16 mai 2017, EU:C:2017:376, point 61].

42. *En conséquence, la directive 2000/31 n'est pas applicable à un service d'intermédiation tel que celui en cause au principal.*

43. *Un tel service, en ce qu'il relève de la qualification de « service dans le domaine des transports », ne se trouve pas davantage soumis à la directive 2006/123, étant donné que ce type de services figure, aux termes de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de cette directive, parmi les services expressément exclus du champ d'application de ladite directive.*

44. *Par ailleurs, le service d'intermédiation en cause au principal répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », il relève non pas de l'article 56 TFUE, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, disposition spécifique aux termes de laquelle « [l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports » (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, point 29 et jurisprudence citée).*

45. *Ainsi, l'application du principe de liberté de prestation de services doit être réalisée, selon le traité FUE, par la mise en œuvre de la politique commune des transports (arrêt du 22 décembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, point 30 et jurisprudence citée).*

46. *Or, il convient de constater que les services de transport urbain non collectif ainsi que les services qui leur sont indissociablement liés, tels que le service d'intermédiation en cause au principal, n'ont pas donné lieu à l'adoption par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne de règles communes ou d'autres mesures, sur le fondement de l'article 91, paragraphe 1, TFUE.*

47. *Il s'ensuit que, en l'état actuel du droit de l'Union, il revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation des services d'intermédiation tels que celui en cause au principal dans le respect des règles générales du traité FUE.*

48. *Par conséquent, il y a lieu de répondre aux première et deuxième questions que l'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123 et l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être considéré comme étant indissociablement lié à un service de transport et comme relevant, dès lors, de la qualification de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE. Un tel service doit, partant, être exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31.*

49. *Compte tenu de la réponse apportée aux première et deuxième questions, il n'y a pas lieu de répondre aux troisième et quatrième questions, lesquelles sont posées dans l'hypothèse où la directive 2006/123 ou la directive 2000/31 est applicable. »*

²⁵⁴ *Ibid.*, pt. 45

²⁵⁵ *Ibid.*, pt. 47

des services relevant de la société d'information, une série de mesures prévues par la directive devront être respectées²⁵⁶.

En pratique, il conviendrait par exemple d'analyser plus en profondeur si un standard téléphonique peut relever des services en matière de transports. Si tel n'est pas le cas, les standards téléphoniques ne pourraient pas être réglementés de la même manière qu'une plateforme.

Le cas échéant, la mise en place d'un système d'accréditation pourra dès lors impliquer l'application de différentes règles de droit européen qui nécessiteront, de manière concomitante, une justification en fonction de la qualification.

128. Enfin, concernant l'accréditation requise pour les « courses débutant dans la Région de Bruxelles-Capitale », il conviendra de porter une attention particulière à la répartition territoriale des compétences, mais aussi à la répartition des compétences matérielles, en cas de services relevant purement et simplement de la société de l'information.

2.2. Conditions du système d'accréditation

129. Les conditions pouvant être appliquées au système d'accréditation doivent être proportionnées, et il convient de justifier en quoi ces conditions remplissent ce critère de proportionnalité.

130. En son article 19, l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxis établi lors de la précédente législature prévoit plusieurs conditions pour qu'une plate-forme de réservation puisse être agréée, et dont le non-respect peut mener au retrait de l'agrément²⁵⁷ :

- un service par téléphone ou par voie électronique en vue des réservations par les usagers ;
- un système permettant l'évaluation des usagers ;
- une unité d'établissement dans la Région et respectant la législation fiscale et sociale ;
- seuls les chauffeurs disposant d'une licence de taxi délivrée par le Ministre peuvent offrir des services sur la plate-forme ;
- seuls les véhicules assurés pourront offrir des services sur la plate-forme ;
- détenir un registre numérique des titulaires de licences et des véhicules reliés à la plate-forme ;
- détenir un registre des trajets parcourus ;
- communiquer les coûts imputés par la plate-forme aux titulaires de la licence ;
- collaborer à l'enquête en cas de plaintes d'usagers et communiquer en cas de rupture de contrat entre la plate-forme et les titulaires de licence ;
- en cas de rupture de contrat, communiquer l'évaluation moyenne du titulaire de la licence au cours des 6 mois précédents ;
- interdiction de contrat d'exclusivité entre le titulaire de la licence et la plate-forme ;
- en cas d'utilisation d'un instrument de mesure pour les services réservés au préalable, la plate-forme demeure pleinement responsable du bon fonctionnement de ce dernier et du respect des différentes spécifications fixées par le Gouvernement et des tarifs fixés par le Régulateur.

²⁵⁶ Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), *J.O.*, 17 juillet 2000, art. 3, §4

²⁵⁷ Avant-projet d'Ordonnance relative aux services de taxi, art. 19

131. S'agissant premièrement de l'exigence d'une unité d'établissement, il conviendra de porter une attention particulière à la liberté d'établissement. Nous renvoyons au point 2.4. ci-après pour davantage de développements.

132. Lors de l'instauration des conditions relatives au système d'accréditation, il conviendra d'autre part de respecter les dispositions de la directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure²⁵⁸. Ici également, il conviendra de tenir compte des compétences fédérales dans ce domaine.

Enfin, il importera de garder à l'esprit que l'autorité chargée de la protection des données cherchera probablement à obtenir une définition plus précise des modalités du traitement des données à caractère personnel dans le texte même de l'ordonnance.

133. De manière plus générale, l'on peut noter plusieurs exemples de conditions d'agrément des plateformes, sur base de la législation étrangère.

En Lituanie, l'on relève que les plateformes peuvent déposer, au nom du chauffeur, une attestation aux autorités communales compétentes, octroyant ainsi au chauffeur une autorisation spéciale. En outre, les plateformes sont également autorisées à notamment prendre en charge les obligations du chauffeur en matière de comptabilité et à s'occuper de cette obligation à la place du chauffeur²⁵⁹. Il importe toutefois de noter que le retrait de cette autorisation spéciale peut être décidé en cas de violation de la législation lituanienne en vigueur et en cas de violation des prescriptions techniques applicables aux véhicules²⁶⁰.

En Pologne, il fut proposé d'instaurer une autorisation permettant d'exercer en tant qu'intermédiaire dans le transport de personnes, et notamment de mettre en place les conditions suivantes²⁶¹ :

- les personnes en charge de la plateforme :
 - ne peuvent avoir été condamnées, par un jugement définitif et contraignant, à une infraction liée à l'exercice de la profession (d'ordre fiscal, relative à la sécurité en matière de transports ou à la législation sociale, ...);
 - n'ont pas l'interdiction d'exercer une activité professionnelle relative au transport ;
- détiennent une capacité financière qui leur permettent de commencer et exercer une activité commerciale en matière de transport, c'est-à-dire des fonds ou des actifs financiers d'au moins 5 000 PLN ;
- au moins une des personnes dirigeant l'entreprise ou une personne exerçant une fonction de direction dans l'entreprise est titulaire d'un certificat attestant ses compétences professionnelles.

D'autre part, les plateformes doivent conserver un registre des trajets effectués ainsi qu'un registre des chauffeurs.

Enfin, au Portugal, il fut proposé que les plateformes soient détentrices d'une autorisation spéciale valide pour une durée de 10 ans et prolongeable ensuite tous les 5 ans²⁶².

²⁵⁸ Directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure, *J.O.*, 29 mars 2014

²⁵⁹ A notre connaissance et sur base des informations dont nous disposons à l'heure actuelle, il n'apparaît pas que cette législation ait fait l'objet d'une contestation devant les juridictions européennes.

²⁶⁰ T. DAVULIS, « Uber and taxis: a comparative law study in Lithuania », *op.cit.*, p. 303

²⁶¹ D. DĄBEK, J. LEMAŃSKA, J. CZŁOWIEKOWSKA, « Uber and taxis in Poland », *op.cit.*, p. 335

²⁶² B. DINIZ DE AYALA, M. BARREIRA, T. CABRAL D'ANUNCIACÃO, « Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective », *op.cit.*, p. 352

2.3. Responsabilité

134. Il conviendra d'établir clairement l'identité de l'acteur responsable en cas de manquements. Comme indiqué ci-avant, différentes règles seront d'application selon que les services relèvent ou non de la société d'information (cf. Dispositions en la matière dans la Directive sur le commerce électronique ou les services en matière de transport). Sur ce point, il conviendra dès lors d'analyser au cas par cas dans quelle mesure les parties concernées sont impliquées dans la prestation de services aux utilisateurs, et qui est l'acteur responsable en cas d'éventuels manquements²⁶³.

135. Enfin, il conviendra également de suivre les initiatives internationales en la matière, et notamment le projet de lignes directrices réalisé suite à l'initiative de juristes de différents États membres européens qui s'intitule désormais *Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms*²⁶⁴.

L'objectif de cette initiative est de développer des règles de base sur les plateformes intermédiaires en ligne, en établissant un équilibre entre la protection des utilisateurs et la possibilité pour les plateformes de mener et de développer leur business²⁶⁵. Le projet définit notamment les critères permettant de distinguer si un exploitant de plateforme est seulement un "intermédiaire" ou le fournisseur réel. En outre, ces règles permettent de préciser les devoirs et les obligations de l'exploitant de plateforme, en indiquant clairement dans quelles conditions l'exploitant peut être tenu responsable d'un manquement du fournisseur. Une attention particulière a également été accordée à la question de savoir quelles sont les exigences de base en matière de transparence et d'équité des systèmes de réputation en ligne (par exemple, les notations et les évaluations), qui sont une caractéristique essentielle à de nombreuses plateformes en ligne. L'instrument sur les plateformes intermédiaires en ligne pourrait devenir un cadre de référence européen pour le droit des plateformes internet et contribuer ainsi à la formulation d'une approche européenne des plateformes fondée sur la valeur²⁶⁶.

2.4. Liberté d'établissement

136. L'avant-projet d'ordonnance dressé lors de la précédente législature indique, en son article 19, §2, 3° que la personne morale qui exploite la plate-forme de réservation doit disposer d'une unité d'établissement dans la Région et doit respecter la législation fiscale et sociale. A cet égard, l'éventuelle exigence relative à l'unité d'établissement située dans la région²⁶⁷ devra être analysée au regard de la liberté d'établissement.

A première vue, il apparaît à tout le moins nécessaire de prévoir qu'une unité d'établissement ne devrait exister qu'après l'octroi de l'autorisation et avant que le demandeur ne commence son exploitation. Sur ce point, la CJUE a eu l'occasion de considérer que :

« Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 49 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation d'un État membre, telle que celle en cause au principal, qui, aux fins de l'octroi d'une autorisation d'exploitation d'une ligne urbaine de transport public de personnes par autobus desservant régulièrement des arrêts déterminés suivant un horaire préétabli, requiert que les opérateurs économiques demandeurs, établis dans d'autres États membres, disposent d'un siège ou d'un

²⁶³ B. DEVOLDER, « Part I. Chapter 2. Contractual Liability of the Platform », in B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Morsel, Intersentia, 2019, p. 83

²⁶⁴ « Discussion Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms », 2016, disponible en ligne par le biais de : https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/English.pdf, qui s'intitule désormais « Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms », 2018, disponible via le lien suivant : <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>.

²⁶⁵ M. JULL SORENSEN, « Part II. Chapter 2. Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms », in B. DEVOLDER *The Platform Economy*, Morsel, Intersentia, 2019, p. 186

²⁶⁶ European Law Institute (ELI), Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms : Aim and Expected Outcome, voy. lien suivant : <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>

²⁶⁷ Avant-projet d'Ordonnance relative aux services de taxi, art. 19, §2, 3°

autre établissement sur le territoire de cet État membre avant même que l'autorisation d'exploitation de cette ligne ne leur soit accordée. En revanche, l'article 49 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale prévoyant une exigence d'établissement, lorsque celle-ci est requise après l'octroi de cette autorisation et avant que le demandeur n'entame l'exploitation de ladite ligne. »²⁶⁸

137. Pour rappel, le principe fondamental du droit européen de la liberté d'établissement est consacré à l'article 49 du TFUE, libellé comme suit :

« Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites. Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales, par les ressortissants d'un État membre établis sur le territoire d'un État membre.

La liberté d'établissement comporte l'accès aux activités non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, et notamment de sociétés au sens de l'article 54, deuxième alinéa, dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants, sous réserve des dispositions du chapitre relatif aux capitaux. »

138. Comme indiqué précédemment, des mesures d'entrave à la liberté d'établissement ne pourraient être admises selon l'article 49 du TFUE que si elles remplissent les conditions du quadruple test : elles doivent s'appliquer de manière non discriminatoire, elles doivent se justifier par des raisons impérieuses d'intérêt général, elles doivent être propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles poursuivent et elles ne peuvent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre²⁶⁹.

A la lumière de ces différentes conditions, l'instauration d'un cadre pour la reconnaissance des plateformes/centrales téléphoniques pourrait constituer un moyen approprié et efficace pour atteindre les objectifs d'intérêt général, comme par exemple²⁷⁰ :

- Les exigences relatives à la sécurité routière,
- La protection du consommateur,
- Les objectifs de haute qualité du service fourni aux destinataires,
- La bonne gestion de la voirie et l'efficacité du transport routier,
- L'objectif de réduction de la pression automobile dans une ville fortement congestionnée comme Bruxelles.

Il importe en outre de souligner que la condition de la proportionnalité devra également être respectée.

3. Quels sont les points d'attention inhérents à la mise en place d'une plateforme régionale ?

139. Sur ce point, l'instauration d'une plateforme régionale implique premièrement l'analyse de la notion « d'entreprise » au sens du droit européen. A cet égard, il convient avant tout de préciser que le TFUE ne définit pas la notion « d'entreprise », de sorte qu'il convient de se référer à l'interprétation donnée par la Cour de justice.

Conformément à sa jurisprudence constante, la Cour précise ainsi que la notion d'entreprise couvre toute entité exerçant une activité économique, quels que soient son statut juridique et son mode de

²⁶⁸ CJUE, 22 décembre 2010, C-338/09, pt. 41

²⁶⁹ Voy. notamment CJUE, 30 novembre 1995, *Gebhard*, C-55/94, pt. 37

²⁷⁰ D. RENDERS, D. DE VALKENEER, « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », op.cit., 2015, pp. 497-498

financement²⁷¹. Cette définition large implique dès lors une approche fonctionnelle, dans laquelle la nature de l'activité est déterminante²⁷².

Le statut au regard du droit national, les réglementations juridiques et/ou financières applicables et les objectifs éventuels d'intérêt général ou social ne sont dès lors pas pertinents à cet égard²⁷³. Cela signifie que l'État lui-même ou un organisme public peut également être une entreprise²⁷⁴.

En outre, la Cour considère que « constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné »²⁷⁵. La simple recherche du profit n'est donc en aucun cas un facteur important pour pouvoir parler d'une activité économique. Le terme « activité économique » est interprété de manière tellement large que la plupart des activités sont qualifiées « d'économiques », de sorte qu'une activité « non économique » constitue plutôt l'exception²⁷⁶.

140. La Commission européenne a identifié un certain nombre d'exemples d'activités non économiques dans sa communication de 2016 relatives aux aides d'État. Cette liste d'exemples n'est pas exhaustive, car l'existence d'un marché pour une activité donnée dépend évidemment des conditions réelles du marché et la classification d'un service particulier peut changer avec le temps, mais cette liste permet néanmoins de donner certaines indications. Les activités purement sociales ou l'exercice de la puissance publique, par exemple, ne sont logiquement pas des activités économiques²⁷⁷. En règle générale, les activités qui font intrinsèquement partie des prérogatives des pouvoirs publics et qui sont assumées par l'État ne constituent pas non plus des activités économiques.

Ainsi, dans l'affaire « TenderNed » - la plateforme néerlandaise d'e-Procurement - le Tribunal de l'Union européenne a jugé que les activités de TenderNed ne pouvaient être séparées de l'exercice des pouvoirs publics et qu'ils n'étaient donc pas de nature économique²⁷⁸. La Cour a estimé que la nature et l'objectif des activités de TenderNed consistent à fournir gratuitement des fonctionnalités (une plateforme électronique, avec l'assistance y relative), et qui permettent finalement aux pouvoirs adjudicateurs de se conformer aux obligations découlant des règles de passation des marchés²⁷⁹.

En outre, la Cour indique que la nature non économique des services n'implique pas nécessairement qu'ils soient toujours offerts gratuitement²⁸⁰. Le simple fait que les utilisateurs paient une redevance qui couvre une fraction des coûts réels ne porte pas nécessairement atteinte au caractère non économique d'une activité²⁸¹. Lorsqu'on examine la nature économique ou non d'une activité, il ressort dès lors clairement de la jurisprudence européenne que le fait que les services soient offerts gratuitement est un critère pertinent mais insuffisant pour évaluer le caractère économique ou non d'une activité.

141. D'autre part, nous comprenons qu'en plus de la plateforme régionale, il peut également exister sur le marché des plateformes commerciales (à but lucratif) qui offrent des services similaires.

²⁷¹ CJUE, 1er juillet 2008, *Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE)/Elliniko Dimosio*, C-49/07

²⁷² L. DESAUNETTES-BARBERO, E. THOMAS, « Chapitre 2 - L'entreprise » in *Droit matériel et européen des ententes*, Bruxelles, Bruylant, 2019, p. 64

²⁷³ Voy. notamment CJUE, 23 avril 1991, *Höfner et Elser*, C-41/90, pt. 21, s'agissant du statut au regard du droit national

²⁷⁴ *Ibid.*, pt. 23

²⁷⁵ Voy. notamment CJUE, 18 juin 1998, *Commission/Italie*, C-35/96, pt. 36 ; CJUE, 12 septembre 2000, *Pavlov e.a.*, C-180/98 à C-184/98, pt. 75

²⁷⁶ L. DESAUNETTES-BARBERO, E. THOMAS, « Chapitre 2 - L'entreprise », *op.cit.*, p. 64

²⁷⁷ CJUE, 19 février 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, pt. 30

²⁷⁸ CJUE, 7 novembre 2019, *Aanbestedingskalender BV et autres c. Commission*, aff C-687/17, pts. 18-20

²⁷⁹ L. GOOSSENS, « Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels? », *R.D.C. 2018/8*, pp. 824-825

²⁸⁰ *Ibidem*

²⁸¹ *Ibid.*, p. 820

Sur la base de la jurisprudence européenne, il apparaît possible pour des entreprises non économiques et économiques d'opérer sur un marché donné, dans la mesure où les activités de l'entreprise non économique sont inextricablement liées à l'exercice de compétences d'autorité publique (ou à des activités purement sociales)²⁸². Sur ce point, il importe de souligner que le fait que l'utilisation de la plateforme régionale soit facultative n'exclut pas en soi le lien entre ces activités et l'exercice de compétences de l'autorité publique, et ne change pas non plus la nature de ces activités.

En tout état de cause, la question de savoir si les activités sont inextricablement liées à l'exercice des compétences de l'autorité publique pourrait toujours être remise en question et pourrait également évoluer dans le temps.

142. Il convient en outre de mettre en exergue plusieurs implications et points d'attention :

- Les règles européennes sur les aides d'État s'appliquent lorsque le bénéficiaire de l'aide est une entreprise, c'est-à-dire une entité exerçant une activité économique²⁸³. Si la mesure d'aide ne fait que compenser les services fournis par l'entreprise concernée pour la prestation d'un service d'intérêt économique général, elle ne relève pas du champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, TFUE et le financement en question ne constitue pas une aide d'État.
- Le droit économique européen en tant que tel n'interdit pas l'adoption d'une position dominante²⁸⁴. Toutefois, l'article IV.2 du Code de droit économique, ainsi que l'article 102 du TFUE interdisent aux entreprises d'abuser de leur position dominante sur le marché belge en question ou sur une partie substantielle de celui-ci. Un abus de position dominante peut notamment se produire lorsqu'il est utilisé pour exclure des concurrents du marché²⁸⁵, par exemple en fournissant le service gratuitement.
- Il faut également s'attendre à des implications en matière de droit fiscal, par exemple en matière de TVA dans le cas où une rémunération serait demandée.

143. En région flamande, il est également intéressant de noter que le décret flamand relatif à l'accessibilité de base du 26 avril 2019 – concernant le transport public de personnes, en ce compris le transport en taxi proposé collectivement (mais pas d'autres types de taxis) – instaure la possibilité, en son article 33, pour le Gouvernement flamand de créer une « Centrale de mobilité ».

La Centrale de mobilité est un organe qui :

- collecte et fournit des informations sur tous les services de transport public ;
- analyse et, le cas échéant, transmet les demandes de transport et les options de mobilité de l'utilisateur ;
- collecte les demandes de transport pour des trajets, les planifie efficacement puis les propose via un ou plusieurs transporteurs ou services de transport ou des moyens de transport mis à disposition collectivement ;
- facture le prix des trajets ;
- traite les plaintes d'utilisateurs.

Il est également prévu que le Gouvernement flamand définisse plus précisément les tâches et le fonctionnement de la Centrale de mobilité. En outre, les exploitants des services de transport public devront fournir toutes les informations sur leur offre de transport à la Centrale de mobilité. Enfin, le Gouvernement flamand devra arrêter les règles relatives à l'interopérabilité, aux données ouvertes,

²⁸² L. DESAUNETTES-BARBERO, E. THOMAS, « Chapitre 2 - L'entreprise », *op.cit.*, p. 49

²⁸³ L. GOOSSENS, « Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels? », *R.D.C. 2018/8*, p. 818

²⁸⁴ Trib. U.E., 20 septembre 2012, *Dimosia Epicheiris Ilektrismou AE*, T-169/08, pts. 86 à 92

²⁸⁵ CJUE, 19 avril 2012, *Tomra e.a. / Commission*, C-549/10, pts. 17-21

aux données en temps réel et aux normes applicables à l'information sur le transport de personnes (article 37 du décret)²⁸⁶.

286 Le projet de note intitulé « Uitwerking mobiliteitscentrale » disponible via le lien suivant <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota> comporte davantage d'informations à ce sujet.

Conclusion

Comme nous l'avons mentionné au début de notre étude, le secteur des taxis connaît, depuis plusieurs années, une évolution substantielle de son activité, notamment due à l'apparition des plateformes de réservation, de nouveaux services et pratiques. Des propositions de réforme ont ainsi été avancées afin de prendre en compte ces nouveaux éléments. L'objectif du présent rapport est d'offrir une analyse juridique des éléments-clés de ces propositions de réforme. En guise de conclusion, nous revenons brièvement sur certains de ces éléments et formulons quelques pistes de recommandation.

Au cours de notre analyse, nous avons premièrement réalisé une analyse du secteur unifié au regard du principe de sécurité juridique et de confiance, en abordant la question de la période transitoire. Les enseignements jurisprudentiels pertinents ont indiqué que deux systèmes d'autorisation pourraient effectivement coexister pendant un certain temps. Sur ce point, nous recommandons que cette période de transition ne soit pas trop longue pour éviter une distorsion de marché, de la confusion ou de l'inégalité.

Nous avons poursuivi notre analyse du secteur unifié au regard du principe de légalité et d'égalité. S'agissant du principe de légalité, nous avons vu qu'une modification du système d'autorisation n'apparaissait pas contraire au principe de légalité et n'apparaissait pas ipso facto porter atteinte à la protection de la propriété instaurée par l'article 1^{er} de PPA de la convention européenne des droits de l'homme. A cet égard, nous recommandons de prendre en considération le fait que la modification du système soit effectuée de façon à respecter les balises légales et jurisprudentielles, à savoir que la modification soit faite dans l'intérêt public et qu'elle se déroule dans les conditions prévues par la loi. Quant au principe d'égalité, dans le cas d'un secteur unifié, nous avons analysé qu'il apparaissait approprié de prévoir un secteur unifié avec l'instauration de sous-catégories. Sur ce point, il paraît recommandé que l'instauration d'un *numerus clausus* général soit motivée de manière différenciée pour chacune de ces sous-catégories.

Nous avons ensuite dressé un aperçu des implications de l'établissement d'un lien entre l'autorisation et le chauffeur ou l'exploitant. A cet égard, nous avons formulé plusieurs points d'attention, qui devraient, à notre sens, être pris en considération lors de l'instauration d'une réforme du système actuel.

Au sein du second chapitre de notre étude, nous avons réalisé une analyse juridique du *numerus clausus*. Notre analyse a indiqué qu'un *numerus clausus* pourrait être mis en place et même être rendu nécessaire, pour plusieurs raisons qui devront alors être motivées. A cet égard, et comme indiqué dans notre analyse, nous recommandons ainsi que le *numerus clausus* soit accompagné d'une motivation détaillée et que la mesure soit établie selon les enseignements de la jurisprudence. Dans ce cadre, il apparaît ainsi approprié de prévoir un secteur unifié avec l'instauration de sous-catégories. Sur ce dernier point, il paraît recommandé que l'instauration d'un *numerus clausus* général soit motivée de manière différenciée pour chacune de ces sous-catégories. A notre sens, la différenciation instaurée apparaît pouvoir être opérée en tenant compte notamment de la taille de Bruxelles-Capitale et de ses rues, de la pollution et la congestion qui seraient engendrées, de la santé publique, de la police de circulation, des places de stationnement, des caractéristiques des véhicules (par exemple, s'agissant de la taille des limousines), afin d'éviter que l'absence d'un *numerus clausus* dans une catégorie en particulier annule les effets du *numerus clausus*.

Le troisième chapitre de notre analyse porte sur l'éventuelle limitation des services fournis par les véhicules disposant d'une autorisation délivrée par la région wallonne ou flamande. Il ressort de notre analyse que le législateur de la Région de Bruxelles-Capitale pourrait prévoir une interdiction des courses s'étendant sur le territoire de plusieurs régions à partir de la Région de Bruxelles-Capitale. Sur ce dernier point, nous recommandons de tenir compte de l'ensemble des balises posées par la jurisprudence analysée.

Enfin, le dernier chapitre de notre étude est consacré aux plateformes de réservation et aux standards téléphoniques. Nous avons ainsi conduit une analyse détaillée de leur statut, au regard du

cadre juridique actuel et en abordant la jurisprudence belge et européenne pertinente. Notre analyse indique qu'un système de contrôle peut être instauré pour les plateformes de réservation, moyennant la prise en compte des différentes conditions existantes.

The advice expressed in this report is based on the facts and assumptions you have provided to us. We have assumed that these facts and assumptions are correct, complete and accurate. A misstatement or omission of any fact or a change or amendment in any of the facts and assumptions we have relied upon may require a modification of all or a part of this advice. Our advice is based upon the law as well as existing administrative and judicial interpretations thereof at the date of this report. If there is any change in the facts and assumptions, or in the law and interpretations thereof (including a change having retroactive effect), the advice expressed herein would necessarily have to be re-evaluated in light of any such changes. We have no responsibility to update this advice for any such changes occurring after the date of this report. The advice expressed herein is not binding on the tax authorities or courts. We are under no obligation to assist you with any challenge of the advice expressed herein. We would generally, if permissible, be available to assist you for an additional fee that is mutually agreed upon. This advice is solely for your benefit and may not be relied upon by anyone other than you. You will be solely responsible for all decisions regarding any item discussed herein.

Annexe 1 – Bibliographie

1. Législation

1.1 Droit européen

- Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) signé le 13 décembre 2007, *J.O.*, 26 octobre 2012 ;
- Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), *J.O.*, 4 mai 2016 ;
- Directive 2014/32/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure, *J.O.*, 29 mars 2014 ;
- Directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative aux droits des consommateurs, modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 85/577/CEE du Conseil et la directive 97/7/CE du Parlement européen et du Conseil, *J.O.*, 22 novembre 2011 ;
- Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, *J.O.*, 27 décembre 2006 ;
- Directive 2005/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la directive 84/450/CEE du Conseil et les directives 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) n° 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil (« directive sur les pratiques commerciales déloyales »), *J.O.*, 11 juin 2005 ;
- Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), *J.O.*, 17 juillet 2000 ;
- Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « Un agenda européen pour l'économie collaborative », 2 juin 2016, n° COM (2016) 356, disponible via le lien suivant <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/FR/1-2016-356-FR-F1-1.PDF>

1.2 Droit belge

- Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980 ;
- Loi-programme du 27 décembre 2006, *M.B.*, 28 décembre 2006 ;
- Loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, *M.B.*, 31 mai 2007 ;
- Loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, *M.B.*, 31 décembre 1974 ;
- Décret-cadre relatif au maintien administratif du 22 mars 2019, *M.B.*, 13 mai 2019 ;
- Décret relatif au transport particulier rémunéré de personnes du 29/03/2019, *M.B.*, 14 mai 2019 ;

- Décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 18 novembre 2007 ;
- Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1^{er} juin 1995 ;
- Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes du 8 novembre 2019, *M.B.*, 26 novembre 2019 ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mai 2011 fixant la composition et le fonctionnement du Conseil de discipline relatif aux chauffeurs de taxis, *M.B.*, 17 mai 2011
- Arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 8 septembre 2009 ;
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 fixant le nombre de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, *M.B.*, 2 octobre 2003 ;
- Arrêté royal du 18 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, *M.B.*, 5 décembre 1969 ;
- Avant-projet d'Ordonnance relative aux services de taxi approuvé en première lecture ;
- Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur *Doc. Parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1 ;
- SLCE, avis n°64.535/3 du 10 janvier 2019 sur un avant-projet de décret relatif au maintien administratif ;
- SLCE, avis n°66.477/1/V du 3 septembre 2019 sur le projet d'Arrêté du Gouvernement flamand relatif aux conditions d'exploitation du transport individuel rémunéré de personnes ;
- SLCE, avis n°63.920/1/V du 26 octobre 2018 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « sur le transport particulier rémunéré » ;
- SLCE, avis n°45.789/3 du 24 février 2009 sur un avant-projet de décret flamand « modifiant le décret du 20 avril 2001 relative à l'organisation du transport de personnes par la route » ;
- Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune, législature 2019-2024, disponible via le lien suivant : <http://www.parlement.brussels/texte-de-la-declaration-de-politique-generale-du-gouvernement-bruxellois/>
- Note de principe du « Plan Taxi » présentant les principes de réforme secteur du transport rémunéré, disponible via le lien suivant : https://mobiliteit.brussels/sites/default/files/note_de_principe_plan_taxi_0.pdf;
- Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, avis sur l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxi, 15 mars 2018 ;
- Réponse donnée le 30 janvier 2020 à la question de C. Collignon, Parl. w., 2019-2020, n°27, disponible via le lien suivant : <https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&iddoc=94001> ;
- Projet de note intitulé « Uitwerking mobiliteitscentrale » disponible via le lien suivant <https://www.vlaanderen.be/publicaties/uitwerking-mobiliteitscentrale-conceptnota>

1.3 Droit étranger

- Californian Assembly Bill No. 5, 9 September 2019, disponible via le lien suivant : https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5
- Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, nº45/2018, 10/08/2018, disponible via le lien suivant : <https://dre.pt/application/conteudo/115991688> ;
- Loi Suisse sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles) du 21 janvier 2005, disponible via le lien suivant : <https://www.lexfind.ch/fe/fr/tol/31348/versions/174629/fr> ;
- Nederlandse Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000), disponible via le lien suivant : <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011470/2019-12-31#HoofdstukV> ;

2. Jurisprudence

2.1 Jurisprudence européenne

2.1.1 Cour de justice de l'Union européenne (CJUE)

- CJUE, 7 novembre 2019, Aanbestedingskalender BV et autres c. Commission, aff C-687/17 ;
- CJUE, 10 avril 2018, Uber France SAS, C-320/16 ;
- CJUE, 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems SpainSL, C-434/15 ;
- Concl. Av. Gén. SZPUNAR à la CJUE le 11 mai 2017, C-434/15 ;
- CJUE, arrêt du 4 décembre 2014, C413/13 ;
- Trib. U.E., 20 septembre 2012, Dimosia Epicheiris Ilektrismou AE, T-169/08 ;
- CJUE, 19 avril 2012, Tomra e.a. / Commission, C-549/10 P ;
- CJUE., 22 décembre 2010, Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH, C-338/09 ;
- CJUE, 1er juillet 2008, Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE)/Elliniko Dimosio, C-49/07 ;
- CJUE, 13 novembre 2003, *Lindman*, C-42/02 ;
- CJUE, 12 septembre 2000, Pavlov e.a., C-180/98 à C-184/98
- CJUE, 18 juin 1998, Commission/Italie, C-35/96 ;
- CJUE., 30 novembre 1995, Gebhard, C-55/94 ;
- CJUE, 19 février 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92 ;
- CJUE, 23 avril 1991, Höfner et Elser, C-41/90.

2.1.2 Cour européenne des droits de l'homme

- CEDH, 27 juni 2017, *Piras/San Marino* ;
- CEDH, 14 februari 2017, *Lékić/Slovenië* ;
- CEDH, 13 januari 2015, *Vékony/Hongarije* ;
- Note d'information sur la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme n°181 sur l'arrêt *Vékony c. Hongrie* du 13 janvier 2015 ;
- CEDH, 25 juli 2013, *Khodorkovskiy en Lebedev/Rusland* ;
- CEDH 11 september 2012, *Opim en Industerre/België* ;
- CEDH, 7 juli 2011, *Serkov/Oekraïne* ;
- CEDH, 29 maart 2010, *Depalle/Frankrijk* ;
- CEDH, 23 juli 2009, *Joubert/Frankrijk* ;
- CEDH, 28 juli 2005, *Rosenzweig en Bonded Warehouses Ltd./Polen* ;
- CEDH, 16 november 2004, *Bruncrona/Finland* ;
- CEDH 29 juli 2004, *Moro de Vale et al./Portugal* ;
- CEDH 20 februari 2003, *Forrer-Niedental/Duitsland* ;
- CEDH, 23 november 2000, *Voormalige Koning van Griekenland et al./Griekenland* ;

- CEDH, 20 juli 2000, *Antoneto/Italië*
- CEDH, 28 juli 1999, *Immobiliare Sai/Italië* ;
- CEDH, 11 november 1996, *Cantoni/Frankrijk* ;
- CEDH, *Fredin c. Suède*, 18 février 1991, nr. 12033/86 ;
- CEDH, 23 oktober 1990, *Darby/Zweden* ;
- CEDH, *Trektörer Aktiebolag c. Suède*, 7 juillet 1989, nr. 10873/84 ;
- CEDH, 23 september 1982, *Sporrong en Lönnroth/Zweden* ;

2.2 Jurisprudence belge

2.2.1 Cour constitutionnelle

- C.C., 22 novembre 2018, n° 158/2018 ;
- C.C., 18 octobre 2018, n° 142/2018 ;
- C.C., 4 octobre 2018, n° 122/2018 ;
- C.C., 31 mai 2018, n° 61/2018 ;
- C.C., 18 janvier 2018, n° 7/2018 ;
- C.C., 21 décembre 2017, n° 150/2017 ;
- C.C., 15 juin 2017, n° 75/2017
- C.C., 27 avril 2017, n° 48/2017 ;
- C.C., 16 mars 2017, n° 39/2017 ;
- C.C., 16 février 2017, n° 20/2017 ;
- C.C., 22 décembre 2016, n° 170/2016 ;
- C.C., 3 mars 2016, n° 32/2016 ;
- C.C., 24 septembre 2015, n° 129/2015 ;
- C.C., 21 mai 2015, n° 66/2015 ;
- C.C., 30 avril 2015, n° 46/2015 ;
- C.C., 8 mars 2012, n° 40/2012 ;
- C.C., 29 avril 2010, n°41/2010 ;
- CC., 27 mai 2008, n° 85/2008 ;
- C.C., 11 février 2004, n° 25/2004 ;
- C.C., 15 octobre 1996, n° 56/96 ;
- C.C., 12 juillet 1995, n°58/95 ;

2.2.2 Cours et tribunaux

- Civ. néérl. Bruxelles, 16 janvier 2019, A/18/02920 ;
- Civ. néérl. Bruxelles (chambre des saisies), 24 février 2017 ;
- Comm. Bruxelles (nl.), 16 février 2017, n° A/15/03011 en A/15/0323 ;
- Civ. néérl. Bruxelles, 23 septembre 2015, A/18/04854 ;

2.3 Jurisprudence étrangère

- Cass. fr., 4 mars 2020, n°374 (19-13.316) ;
- London Central Arbitration Committee, 14 novembre 2017 ;
- UK Employment Tribunal, 28 octobre 2016, affaire n° 2202550/2015 ;
- Rechtbank Den Haag, 2 februari 2000, LJN-nr: AA4654

3. Doctrine

- ALBERS, S., MAERTEN, P., « het sociaal statuut van de digitaalplatformmedewerker : een status quo en een blik ok de toekomst », *Oriëntatie 2019/2* ;
- APPERMONT N., THEUNIS, J., *Themis 103 - Publiekrecht*, Brugge, die Keure / la Charte, 2018 ;
- BEDNAROWICZ, B., « *Lang Leve Uber : Arbeid in de gig-economie in het licht van het Europees Unierecht* », *J.T.T.*, 2018/7 ;

- BIJNEN, D., BORTELS, H., THEUNIS, J., « Behoorlijke wetgeving in de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (2017-18) », *Tijdschrift voor Wetgeving*, 2019 ;
- CNUUDE, S., NOELS, D., "Vervoersrecht – rechtspraak", *RABG*, 2018/9 ;
- D. DĄBEK, LEMAŃSKA, D., CZŁOWIEKOWSKA, J., « Uber and taxis in Poland » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- DAVULIS, T., « Uber and taxis: a comparative law study in Lithuania » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- DESAUNETTES-BARBERO, L., THOMAS, E., « Chapitre 2 - L'entreprise » in *Droit matériel et européen des ententes*, Bruxelles, Bruylant, 2019 ;
- DEVOLDER, B., *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019 ;
- DEVOLDER, B., « Part I. Chapter 2. Contractual Liability of the Platform », in B. DEVOLDER, *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019 ;
- DINIZ DE AYALA, B., BARREIRA, M., CABRAL D'ANUNCIACÃO, T., « Uber and taxis: Portuguese Legal Perspective » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- DOMÉNECH-PASCUAL, G., SORIANO-ARNANZ, A., « Taxi Regulation in Spain under the Pressure of the Sharing Economy » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- FORGEOIS, M., « Nouveau revers pour Uber », *JT*, 2018, nr. 22 ;
- GILSON, S., « Les chauffeurs Uber sont-ils des salariés ? Un nouvel élément apporté au débat... », *BSJ*, 2019, nr. 627 ;
- GOOSSENS, L., « Entiteiten met deels economische en deels niet-economische activiteiten: altijd ondernemingen voor doeleinden van de staatssteunregels? », *R.D.C.*, 2018/8 ;
- HAECK, Y., "Arikel 1 Eerste Protocol – Recht op bescherming van eigendom" in VANDE LANOTTE, J., HAECK, Y., (eds.), *Handboek EVRM. Deel II*, Antwerpen, Intersentia, 2004 ;
- JING, W., « Challenges and innovation in the taxi industry in China and its regulation caused by app-based ride-hailing services » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- JULL SORENSEN, M., « Part II. Chapter 2. Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms », in DEVOLDER, B., *The Platform Economy*, Mortsel, Intersentia, 2019 ;
- KÉFER, F., CORDIER, Q., FARCY, A., "Quel statut juridique pour les travailleurs des plateformes numériques?", *TSR RDS* 2019, nr. 1 ;
- KLEINHOUT, A., « Uber and Taxis : The Netherlands », in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- NERINCKX, S., « De 'Uberisering' van de arbeidsmarkt: enkele bedenkingen bij het sociaal statuut van de actoren in de platformeconomie », *Revue de droit social (RDS)*, 2018/3 ;
- NOGUELLOU, R., « Uber and taxis in France: Regulation or Deregulation? » in *Uber & Taxis*, Bruxelles, Bruylant, 2018 ;
- NOGUELLOU, R., RENDERS, D., (Eds.), *Uber & Taxis*, Brussel, Bruylant, 2018 ;
- PEETERS, B., « bescherming van het eigendomsrecht » in VZW Fiskofoon (ed.), *Fiscale rechtspraakoverzichten. Grondrechten in fiscalibus 1989-2014*, Brussel, Larcier, 2016 ;
- RENAULD, B., VAN DROOGHENBROECK, S., « XIII. - Le principe d'égalité et de non-discrimination » in *Les droits constitutionnels en Belgique (volume 1 et 2)* », Bruxelles, Bruylant, 2011 ;
- RENDERS, D. DE VALKENEER, D., « Un taxi nommé UBER ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *CDPK*, 2015 ;
- THOMMÈS, L., BURNON, L., « Chapitre 33 - Les outils de mobilité « douce » réglementés en droit bruxellois » in *Le droit bruxellois*, Bruxelles, Bruylant, 2015 ;
- UYTENDAELE, M., « Leçon XXVIII - Les compétences matérielles dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle » in *Trente leçons de droit constitutionnel*, Bruxelles, Bruylant, 2011 ;
- VAN DAMME, N., « De 'Ubersoap' : over de wetsontduiking in de taxisector en het (on)geoorloofd karakter daarvan in het licht van het Europees Unierecht – De herrijzenis van Uberpop ? », *DAOR* 2019 ;
- VAN DEN LANGENBERGH, K., « Basisprincipes van de arbeidsrelatiewet: herkomst en kritische analyse » in RIGAUX, M., VAN REGENMORTEL, A., (eds.), *Rechts(on)zekerheid omtrent (schijn)zelfstandigheid*, Antwerpen-Oxford, Intersentia, 2008 ;
- VAN KAMPEN, T., « Effectieve rechtsbescherming van eigendomsrechten in Nederland: artikel 1 Eerste Protocol bij het EVRM en de varkensrechtenzaak », *C.D.P.K.*, 2008/2 ;

4. Sources diverses

- Communiqué de presse de l'ABVV/BTB, Transcom et GTL, « Plat op de buik voor multinational 15 minutenregel was geen fout, maar minimale toegift om overlast en moordende concurrentie in te dijken », 30 janvier 2020, disponible via le lien suivant : <http://www.gtl-taxi.be/bestanden/GTL-2020-01-30-200130%20-%20Persbericht%20-%2015%20minuten.pdf>;
- BELGA, « Livraisons : Deliveroo menace de réduire fortement la voilure », *Le Soir*, 20 janvier 2020, disponible via le lien suivant : <https://www.lesoir.be/274044/article/2020-01-20/livraisons-deliveroo-menace-de-reduire-fortement-la-voilure> ;
- BELGA, « Les chauffeurs Uber devant le Conseil d'Etat contre le décret 'Taxi' en Flandre », *RTBF*, 29 janvier 2020, disponible via le lien suivant : https://www.rtb.be/info/economie/detail_les-chauffeurs-uber-devant-le-conseil-d-etat-contre-le-decret-taxi-en-flandre?id=10419698 ;
- LUSA, « Motoristas de plataformas eletrónicas de transporte registados triplicaram em seis meses », *Expresso*, 1/11/2019, disponible via le lien suivant : <https://expresso.pt/sociedade/2019-11-01-Motoristas-de-plataformas-eletronicas-de-transporte-registados-triplicaram-em-seis-meses> ;
- BELGA, « Uber peut continuer à opérer à Bruxelles : la fédération belge des taxis conteste », *RTL*, 25 janvier 2019, disponible via le lien suivant : <https://www.rtl.be/info/belgique/societe/uber-peut-continuer-a-operer-a-bruxelles-la-federation-belge-des-taxis-conteste-1094697.aspx>
- BELGA, « Tous les feux sont au vert pour UberX à Bruxelles », *l'Echo*, 23 janvier 2019, disponible via le lien suivant : <https://www.lecho.be/entreprises/auto/tous-les-feux-sont-au-vert-pour-uberx-a-bruxelles/10090132.html>
- TPN/LUSA, « 'Uber Law' comes into force », *The Portugal News*, 01/11/2018, disponible via le lien suivant : <https://www.theportugalthnews.com/news/uber-law-comes-into-force/47374> ;
- ECO NEWS, « Taxis in Portugal organize a nationwide protest against new taxi-hailing apps' law », *Eco Portuguese Economy*, 24 septembre 2018, disponible via le lien suivant : <https://econews.pt/2018/09/24/taxis-in-portugal-organize-a-nationwide-protest-against-new-taxi-hailing-apps-law/> ;
- OECD, Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services – Background note by the Secretariat, 4 June 2018, disponible via le lien suivant : [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf) ;
- M. KORT, N. VAN GIELS, L. VAN KLINK, N. VAN DER LIJN, *Evaluatie tariefstructuur taxivervoer voor de Ministerie Infrastructuur en Milieu*, 12/04/16
- « Discussion Draft of a Directive on Online Intermediary Platforms », 2016, disponible en ligne par le biais de : https://www.elsi.uni-osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/English.pdf), qui s'intitule désormais « Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms », 2018, disponible via le lien suivant : <https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-publications/current-projects-feasibility-studies-and-other-activities/current-projects/online-platforms/>) ;
- European Commission study, "Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU", 2016, available online: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/study-passenger-transport-taxi-hire-car-driver-and-ridesharing-eu_cs ;
- OECD, Taxi Services : Competition and Regulation, *Policy Roundtables*, 2007, disponible via le lien suivant : <https://www.oecd.org/daf/competition/41472612.pdf> ;
- European Law Institute (ELI), Draft Model Rules on Online Intermediary Platforms : Aim and Expected Outcome, voy. lien suivant : [83](https://www.europeanlawinstitute.eu/projects-</div><div data-bbox=)

Annexe 2 – Cahier des charges

4. A/Une analyse juridique du système de licence du point de vue de l'impact de la proposition d'un secteur unifié, les solutions aux abus quant au statut de salarié et du phénomène des faux indépendants, l'impact sur les conditions de travail des chauffeurs de taxi et de limousine, et une solution aux nombreuses plaintes déposées au sein du secteur (refus des petits trajets, comportement agressif, abus quant aux tarifs, identification des chauffeurs). L'analyse fera aussi la distinction entre les « petits » indépendants (indépendant travaillant seul avec une voiture) et les sociétés comprenant plusieurs véhicules, engageant des chauffeurs de petite, moyenne et grande taille.

B/ Une analyse juridique quant aux leviers juridiques permettant à la région de Bruxelles-Capitale de maîtriser le nombre de licences délivrées par les régions flamandes et wallonnes pour des activités sur le territoire bruxellois ;

C/ Une analyse juridique sur le statut des plateformes électroniques de réservation et des centrales téléphonique actives à Bruxelles et la définition des leviers dont dispose la région de Bruxelles-Capitale pour réglementer ces activités. Par ailleurs, l'analyse des plateformes électroniques de réservation et des centrales téléphonique actives mettra en évidence les relations entre ces acteurs et les opérateurs de transport en tant que tels et les chauffeurs ;

Annexe 3 – Présentation « Décret flamand relatif au transport particulier rémunéré »

Deloitte.

Laga



Décret flamand relatif au transport particulier rémunéré

Cabinet du Ministre-Président Rudi Vervoort

9 octobre 2019



TRAJECT SUIVI



Motifs de la réforme Pourquoi changer?



Flexibilité

- Une seule licence pour toute la Région
- Quatre sous-catégories
- Complémentarité des transports en commun



Mise à jour

- Technologies innovantes
- Nouveaux acteurs du marché
- Future proof



Abordabilité

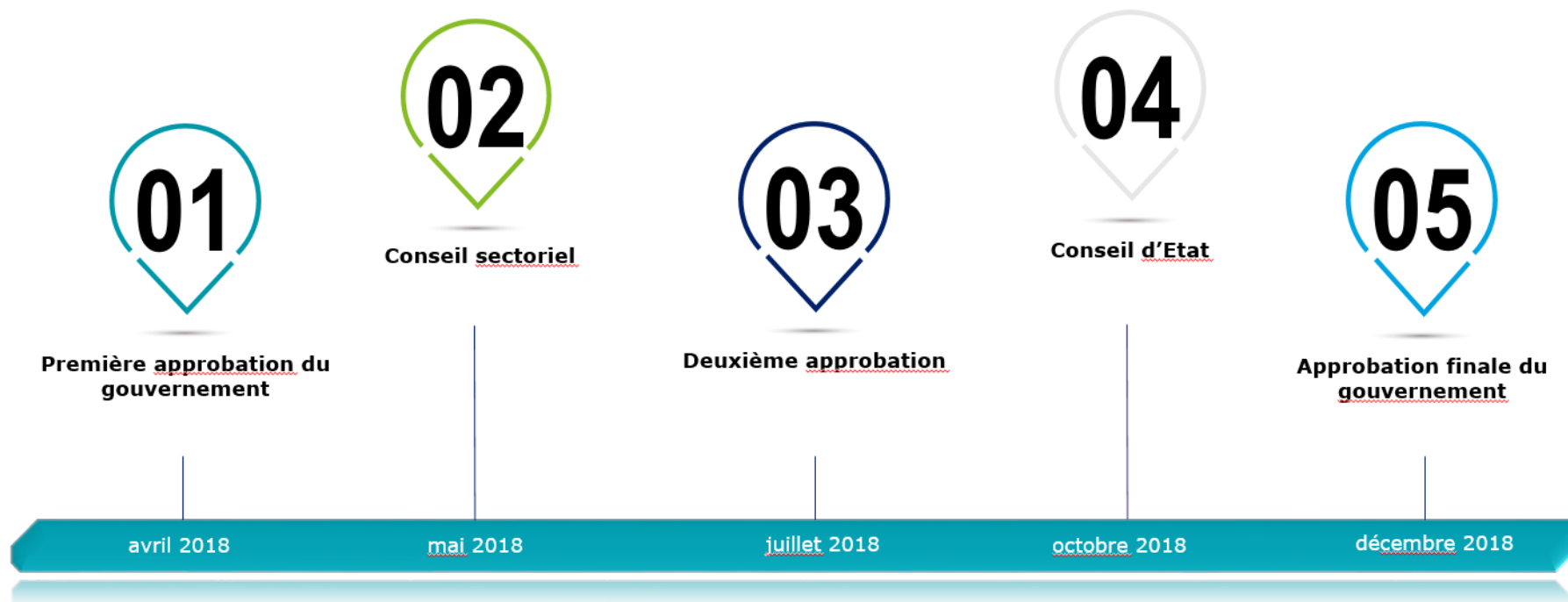
- Système de taux flexible
- Prix transparents
- Pas de *numerus clausus*



Qualité

- Service qualitatif
- Traitement efficace des plaintes
- Implementation effective

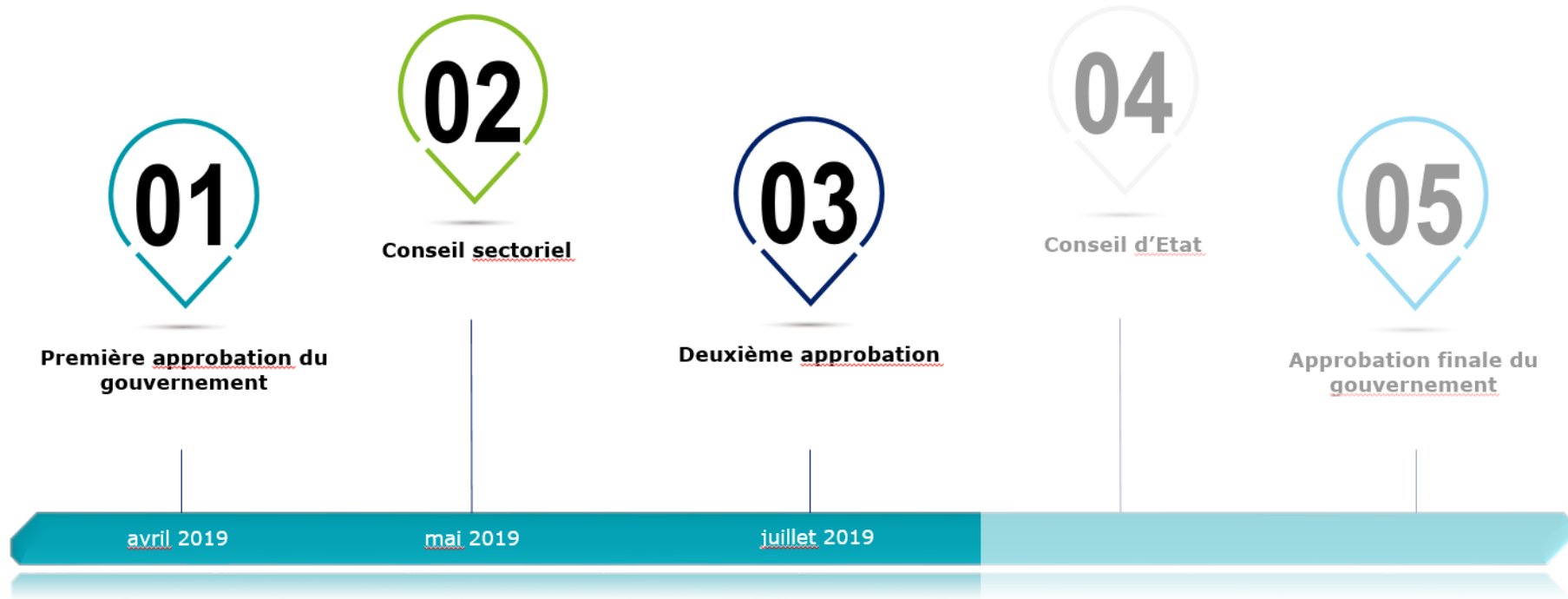
Processus législatif – Le décret



Processus législatif – Le décret



Processus législatif – Arrêté du Gouvernement flamand





CONTENU



Contenu

Quelles modifications?

Cadre législatif actuel

- Distinction entre services de taxi et services de location de véhicules avec chauffeur (LVC)
- La licence de l'opérateur est valable uniquement sur le territoire de la municipalité qui l'a délivré
- *Numerus clausus*:
 - Taxi: 1/1 000 habitants; la municipalité peut ajuster le nombre (maximum 20%)
 - LVC: illimité
- Validité: 5 ans ou moins
- Validité des licences bruxelloises et wallonnes?
 - Taxi: oui, tant qu'aucun client n'entre sur le territoire flamand, à moins que le trajet ne soit commandé
 - LVC: non
- Les tarifs sont réglementés par le ministre et la municipalité
- Les municipalités décident elles-mêmes des conditions de la licence
- Conditions pour l'opérateur et le véhicule
- Différentes options pour assurer le maintien de la loi (amendes administratives, personnel de contrôle spécifique)... mais non appliquées
- Base de données centrale ("Centaurus")

Nouveau cadre législatif

- Une seule catégorie de services: services de transport particulier rémunéré
- Une licence pour l'opérateur délivré par la commune où le siège est établi / sera établi, valable sur le territoire de l'ensemble de la Région flamande
- Pas de *numerus clausus*
- Validité: 5 ans
- Validité des licences bruxelloises et wallonnes?
 - Le gouvernement flamand peut déterminer les règles applicables aux trajets des services autorisés de Bruxelles et de la Wallonie sur le territoire de la Région flamande
 - Le recrutement illégal de clients est punissable
- Les tarifs sont communiqués de manière transparente et PEUVENT être réglementés par le gouvernement flamand
- Le gouvernement flamand décide des conditions de la licence
- Conditions pour l'opérateur, le véhicule et le conducteur
- Une autorisation distincte – valable uniquement dans la commune – est requise pour les emplacements sur « un emplacement sur la voie publique », avec un pouvoir décisionnel étendu pour les communes
- Les conducteurs ont besoin d'une licence de conducteur
- Les intermédiaires doivent être transparents et fournir des informations
- Traitement central des plaintes en deuxième ligne
- La base de données centrale est mise à jour + la liste des opérateurs licenciés est rendue publique
- La perception immédiate

Contenu

Quatre sous-catégories



Taxi de rue

- Le véhicule est mis à la disposition du public sur la voie publique
- Le service peut aussi être réservé
- Un périmètre autour des emplacements ou des pôles d'attraction (pas en cas d'une commande de la course)
- Le Gouvernement flamand détermine les données à fournir par les intermédiaires et les exigences auxquelles celles-ci sont soumises.



Taxi de station

- Le véhicule est mis à la disposition du public à un emplacement sur la voie publique, réservé aux services de transport particulier rémunéré
- Autorisation de la commune
- La commune peut limiter le nombre d'autorisations
- La commune détermine la durée de l'autorisation et sa cessibilité
- La commune peut imposer des conditions supplémentaires (eg. numerus clausus, des tarifs, etc.)



Transport cérémoniel

- Le véhicule est mis à la disposition du public dans le cadre de « cérémonies » (un mariage etc.)
- Le Gouvernement flamand détermine le modèle de l'accord écrit
- Aucun lien avec le type ou la valeur du véhicule



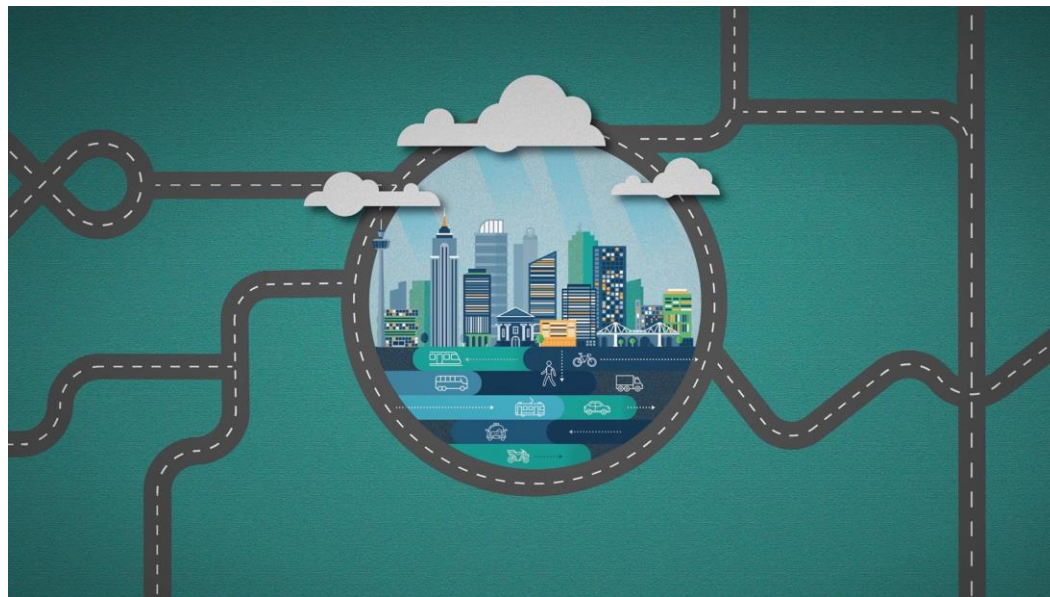
OV-Taxi

- Le véhicule est mis à la disposition du public par l'intermédiaire de la centrale de mobilité (« Mobiliteitscentrale »)
- La centrale de mobilité peut imposer des conditions supplémentaires (eg. la disponibilité minimale des services pour le public)

Lessons learned



- **Importance des évolutions au niveau européen**
 - Eg. la liberté d'établissement consacré à l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne / siège de l'opérateur
 - Les plateformes et les services de transport
- **Importance de la répartition des compétences**
 - Validité des licences bruxelloises et wallonnes (Conseil d'Etat)
 - La saisie de véhicules
- **Importance du concertation avec secteur et 'new-entrants' come Uber**
 - Discussions concernant la lumière de taxi et le taximètre
 - Des manifestations
- **Points d'attention**
 - Sous-catégorie « taxi de rue » : très large
 - Sous-catégorie « transport cérémoniel » : abus possible (cfr. LVC)



Etude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale

Tous les Services sont destinés uniquement au bénéfice de Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité, qui détient le droit exclusif de s'appuyer sur l'étude, ETUDE COMPARATIVE INTERNATIONALE SUR LE TRANSPORT REMUNERE DE PERSONNES DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE (CAHIER SPECIAL DES CHARGES BMB/DT/T18.027), (le « Livrable ») et de l'utiliser. Le Livrable est strictement privé et confidentiel et est destiné uniquement pour le bénéfice de Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité. La réception ou l'utilisation par toute personne ou entité autre que Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité de tout conseil, avis, rapport, autre Livrable ou d'autres informations résultant des services, n'ont pas pour effet de créer un devoir de diligence, une relation professionnelle, ni une responsabilité actuelle ou future de quelque nature que ce soit entre ces personnes et Deloitte. En conséquence, si une personne ou une entité autres que Brussel Mobiliteit/Bruxelles Mobilité s'appuient sur le Livrable ou toute autre partie des Services, elles le feront à leurs propres risques, et Deloitte, les Entités de Deloitte ou ses Sous- traitants ne supporteront aucun devoir de diligence ou aucune obligation ou responsabilité d'une nature quelconque envers elles, ou toute autre personne qui les recevra par la suite.

Une étude de marché socio-économique et juridique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes, a été mandatée.

Le document suivant reprend l'étude socio-économique de l'ensemble du secteur du transport rémunéré de personnes. Cette étude a été reçue et acceptée par Bruxelles-Mobilité en février 2020.

Cette étude a été développée avec un double but: une analyse socio-économique du marché actuel qui analyse la situation actuelle et une analyse d'impact socio-économique qui étudie le futur du marché.

- L'analyse socio-économique couvre autant le secteur des taxis que le secteur des locations de voitures avec chauffeurs et aborde les éléments suivants: la taille de marché, la tarification, la rentabilité des différents acteurs, l'impact des plateformes électroniques, les conditions de travail, la qualité des services et le flux provenant des Régions flamande et wallonne.
- L'analyse d'impact socio-économique aborde quant à elle le potentiel de développement du marché tant en taille qu'en types de services proposés, le système des autorisations et le système de tarification.

Table des matières

Chapitre 1 : Analyse socio-économique

1.1	Taille de marché	
1.1.1	Taxis	
1.1.1.1	Généralités	8
1.1.1.2	Taxis – Personnes à Mobilité Réduite	12
1.1.2	Location de voitures avec chauffeur	
1.1.2.1	Généralités	14
1.2	Tarification	
1.2.1	Taxis	18
1.2.2	Location de voitures avec chauffeur	20
1.2.3	Différence dans le système de tarification	21
1.3	Rentabilité	
1.3.1	Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les comptes annuels	23
1.3.2	Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts	27
1.3.3	Conclusions sur la rentabilité du marché des taxis	33
1.3.4	Calcul de la rentabilité du secteur des services de LVC	34

Table des matières

Chapitre 1 : Analyse socio-économique

1.4 Qualité des services

1.4.1	Taxis	36
1.4.2	Location de voitures avec chauffeur	38
1.4.3	Comparaison entre les services de taxis et les services de LVC	39

1.5 Conditions de travail

1.5.1	Taxis vs Location de voitures avec chauffeur	41
-------	--	----

1.6 Plateformes électroniques

1.6.1	Impact des plateformes électroniques sur les centrales téléphoniques	44
-------	--	----

1.7 Flux provenant des autres régions

1.7.1	Estimation du flux provenant de la Région wallonne	47
1.7.2	Estimation du flux provenant de la Région flamande	49

Table des matières

Chapitre 2 : Impact socio-économique

2.1	Potentiel de développement du marché	
2.1.1	Vue d'ensemble	53
2.1.2	Vue d'ensemble à court, moyen et long terme	55
2.1.3	Détails des 9 tendances	56
2.2	Système d'autorisations	
2.2.1	Une vision unifiée du secteur du transport de personnes rémunéré	66
2.2.2	Réguler le nombre d'autorisations ou non : deux options développée à l'étranger	68
2.2.3	Réguler le nombre d'autorisations : un nombre optimal ?	69
2.3	Tarification	
2.3.1	La tarification au travers de deux études	71
2.3.2	Où en sommes-nous aujourd'hui par rapport aux recommandations faites par Deloitte en 2015 ?	72
2.3.3	Trois recommandations à prioriser	75
2.4	Conclusion	77

Annexes : Sources

Annexe 1	Sources de l'analyse socio-économique	81
Annexe 2	Sources de l'analyse d'impact socio-économique	89

Chapitre 1

Analyse socio-économique

1.1	Taille de marché	7
1.2	Tarification	17
1.3	Rentabilité	22
1.4	Qualité des services	35
1.5	Conditions de travail	40
1.6	Plateformes électroniques	43
1.7	Flux provenant des autres régions	46

1.1 Taille de marché

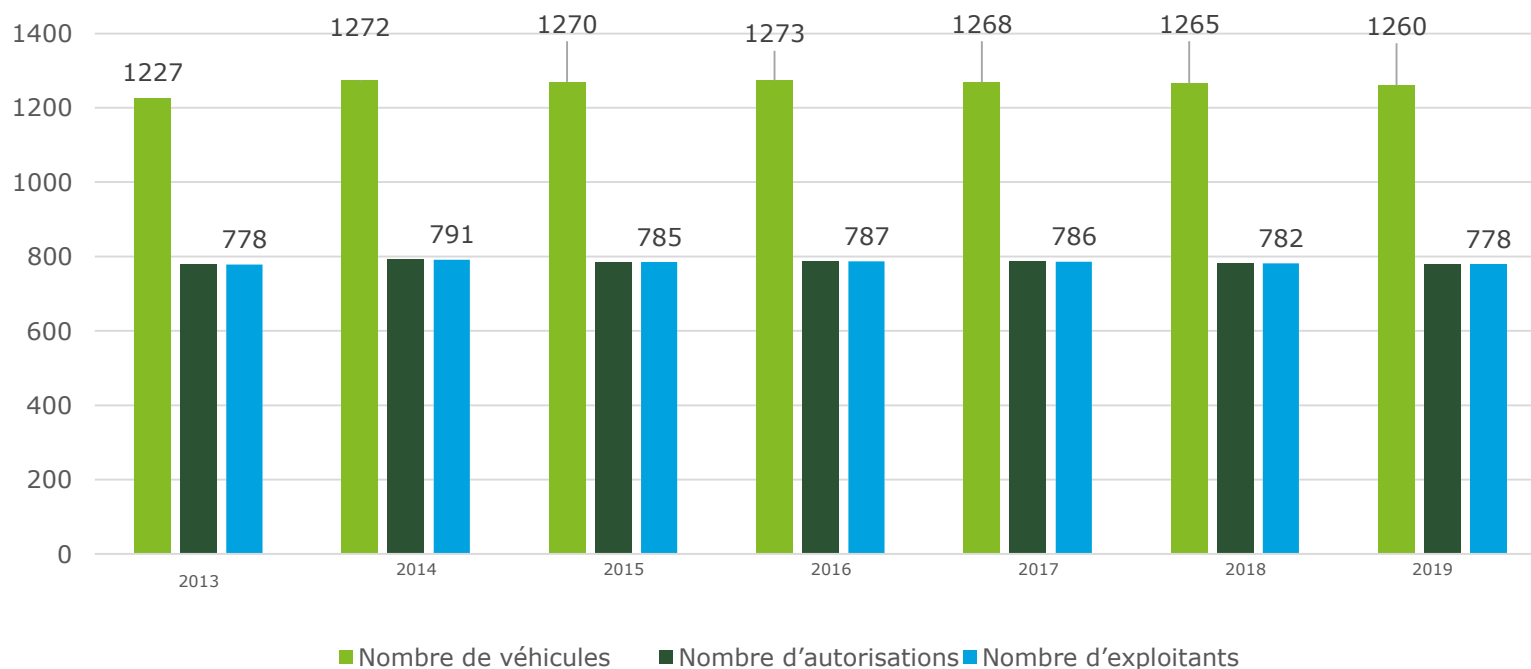
1.1.1 Taxis

1.1.1.1 Généralités

Autorisations, Exploitants et Véhicules

Le marché des taxis est composé de différents acteurs interagissant les uns avec les autres. En effet, nous retrouvons: les chauffeurs de taxis, les exploitants de taxis et les centrales téléphoniques. Afin d'analyser la taille de marché des taxis, nous avons, dans un premier temps, observé l'évolution du nombre d'exploitants, d'autorisations et de véhicules sur le marché entre 2013 et 2019. Ensuite, nous avons analysé l'évolution du nombre de chauffeurs sur le marché des taxis. Sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le nombre de véhicules est réglementé par l'Arrêté du gouvernement du 4 septembre 2003 qui instaure un numerus clausus et est limité au nombre de 1.300 véhicules. Lorsqu'on analyse le marché des taxis dans son ensemble, on peut remarquer que le nombre de véhicules présents est légèrement inférieur à 1.300. Entre 2013 et 2019, il y a eu une légère augmentation de ce nombre. En effet, en 2013, la Région de Bruxelles-Capitale comptait 1.227 véhicules. En 2019, ce nombre s'élevait à 1.260. En ce qui concerne le nombre d'autorisations et d'exploitants, le marché des taxis est resté stable entre 2013 et 2019. En effet, en 2013 ainsi qu'en 2019, on compte 778 autorisations et exploitants.

Graphique 1.1.1 – A : Évolution du marché des taxis en terme du nombre d'exploitants, d'autorisations et de véhicules



1.1.1 Taxis

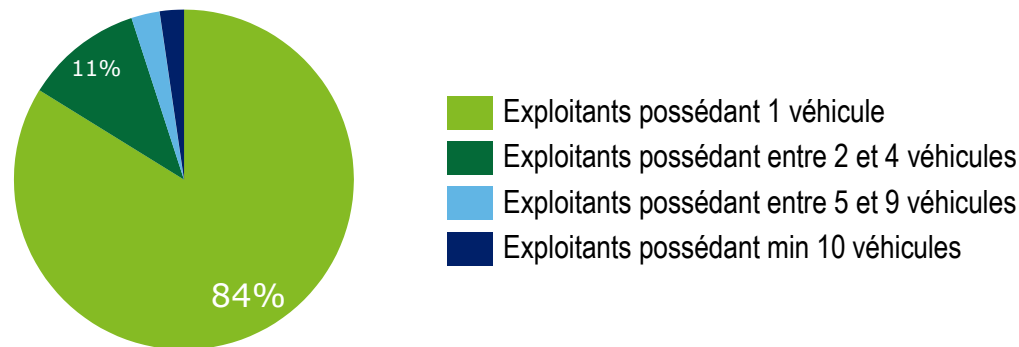
1.1.1.1 Généralités

Exploitants

Le graphe ci-contre représente la segmentation du marché des taxis en terme du type d'exploitants. C'est-à-dire que l'on a catégorisé les exploitants en 4 grandes catégories. Nous avons ainsi les exploitants possédant un véhicule, entre 2 et 4 véhicules, entre 5 et 9 véhicules et enfin les exploitants possédant plus de 10 véhicules.

Dans chacune de ces catégories, nous avons analysé la proportion que chaque catégorie d'exploitants représentait sur l'ensemble du marché. En 2017, on remarque que sur 786 exploitants, 660 sont des exploitants ne possédant qu'un véhicule. Cela signifie que 84% des exploitants sur le marché des taxis sont des exploitants qui n'ont qu'un véhicule. On remarque aussi que 11 des exploitants actifs sur le marché possèdent entre 2 et 4 véhicules. Enfin, les exploitants ayant une flotte entre 5 à 9 ou supérieur à 10 voitures représentent respectivement 2,7% et 2,3% du marché. Ce constat est repris dans le graphique ci-dessous.

Graphique 1.1.1 - B: Parts du marché par catégorie d'exploitants 2017



1.1.1 Taxis

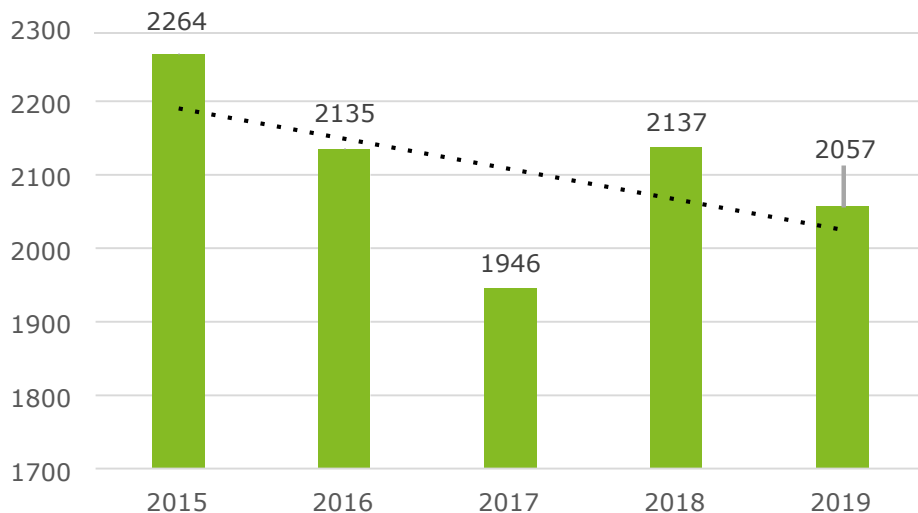
1.1.1.1 Généralités

Chauffeurs

NOMBRE DE CHAUFFEURS

Le graphe ci-dessous représente l'évolution du nombre de chauffeurs de taxis entre 2015 et 2018. Après avoir analysé cette évolution, il a été identifié que le nombre de chauffeurs de taxis a diminué au fil des années. En effet, en 2015, le marché comptait 2.264 chauffeurs alors qu'en 2019, ce chiffre était de 2.057. Ceci représente une diminution d'environ 9,5%. Il est intéressant de noter que malgré l'augmentation du nombre de véhicules depuis 2013, le nombre de chauffeur depuis 5 ans a légèrement diminué. Ce constat fait écho à un problème rencontré sur le marché des taxis.

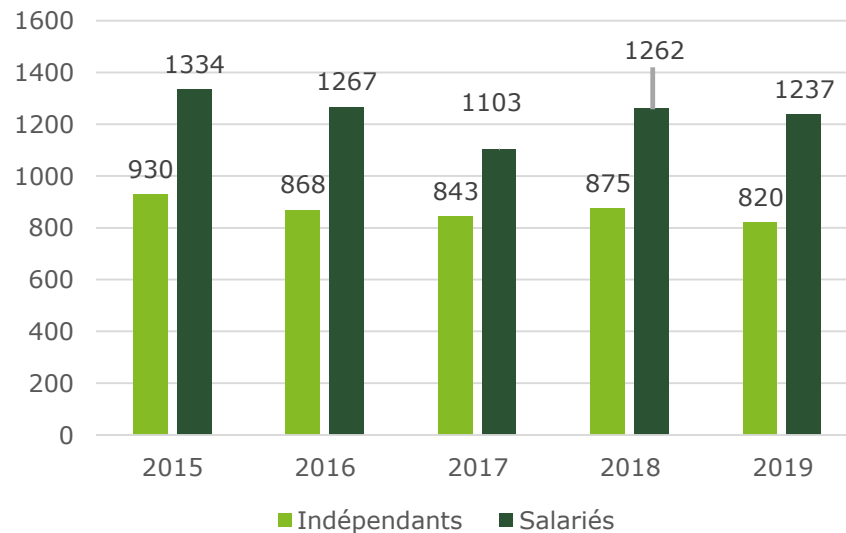
Graphe 1.1.1 – C: Nombre de chauffeurs entre 2015 et 2019



STATUT DU CHAUFFEUR

Concernant le statut du chauffeur, nous pouvons remarquer que, sur la période 2015-2019, en moyenne 60% des chauffeurs ont le statut de salarié. Malgré la diminution du nombre de chauffeurs, cette proportion de chauffeurs salariés/independants reste la même. En effet, en 2015 on comptabilisait que 59% des chauffeurs étaient salariés auprès d'un exploitant. En 2019, nous constatons, à nouveau, que 60% des chauffeurs ont le statut de salarié.

Graphe 1.1.1 – D: Évolution du statut du chauffeur



1.1.1 Taxis

1.1.1.1 Généralités

Après avoir analysé la taille de marché en terme du nombre de chauffeurs, d'exploitants et d'autorisations. Nous nous sommes intéressés au taux de roulement dans ce secteur. Pour ce faire, nous avons regardé différents indicateurs.

Taux de roulement

EMPLOI: TAUX DE RENOUVELLEMENT

Nous avons d'abord voulu analyser l'emploi dans le secteur et plus précisément, le taux de renouvellement. Ce taux, aussi appelé rotation de l'emploi, représente les mouvements de personnels dans une organisation. Dans le contexte du secteur du transport de personnes, ce taux représente le flux entrant et sortant des chauffeurs de taxis.

Selon nos rencontres avec le secteur, le marché des taxis est connu pour avoir un taux de renouvellement des chauffeurs élevés. En effet, les conditions de travail (voir section 5) difficiles sont un élément majeur qui contribue à ce taux. Les chauffeurs voient fréquemment le métier de chauffeur de taxis comme une passerelle et non comme un métier de longue durée. Dès lors, l'accessibilité au métier, le salaire bas et le statut sont des facteurs qui ne permettent pas de retenir sur la durée les chauffeurs dans le métier. Cette profession a même du mal à attirer de nouveaux candidats. De plus, au vu des chiffres concernant le nombre de chauffeurs par an, on remarque qu'il y a une tendance à la baisse. Cette diminution du nombre de chauffeur est, selon le secteur, une problématique importante.

AUTORISATIONS: TAUX DE CESSION D'AUTORISATION

Pour analyser le taux de roulement, nous avons également regardé le nombre de cession d'autorisations par an. On remarque qu'en 2016, 8 dossiers de cession ont été reçus par Bruxelles Mobilité. En 2017, ce nombre de dossiers est monté à 12 et est resté le même en 2018. En 2019, le nombre de dossiers de cession a augmenté à nouveau pour atteindre le chiffre de 16. Ces dossiers sont catégorisés par 'type de cession'. Il y a des cessions simples qui indiquent une cession de l'autorisation, un exploitant cède son autorisation à un autre exploitant par exemple. Il y a des dossiers relatifs à une division, un regroupement ou une division et un regroupement d'activité. Chaque année, les dossiers de cession sont en majorité relatifs à une cession simple. C'est-à-dire que plus de 50% des dossiers de cession reçus par Bruxelles Mobilité concerne une cession d'une autorisation d'un exploitant à un autre exploitant. Lorsque l'on compare ce nombre de dossier de cession, au nombre d'autorisations total pour chaque année, il peut être conclu la proportion d'exploitants qui cèdent leur activité est faible.

TAXIS: TAUX INACTIVITE

Le taux de taxis inactifs est directement impactés par le taux de rotation de l'emploi du secteur. En effet, en concertant les centrales téléphoniques, les exploitants de taxis et Bruxelles Mobilité, il ressort que l'un des plus gros enjeux auxquels le marché fait face est le nombre de taxis inactifs. Selon le secteur, ce taux de taxis inactifs est de 20% et est principalement dû à un manque de chauffeurs. En effet, du côté centrale comme du côté exploitant, les acteurs affirment qu'il manque un grand nombre de chauffeurs.

Les véhicules de taxis roulent en général de jour comme de nuit en suivant deux services d'environ 11h. Or, à l'heure actuelle, il est devenu de plus en plus difficile pour beaucoup d'exploitants de faire rouler une grande partie des véhicules de manière continue durant les deux services. En effet, les exploitants ne parviennent pas à employer suffisamment de chauffeurs pour obtenir ces deux services. Dès lors, beaucoup de taxis sont à l'arrêt de jour et ce phénomène s'intensifie pour les services de nuit.

1.1.1 Taxis

1.1.1.2 Taxis – Personnes à Mobilité Réduite

Personnes à Mobilité réduite

A Bruxelles, plus de 30% de la population est considérée comme appartenant à la catégorie ‘personne à mobilité réduite’. Le terme PMR est un terme large qui englobe toutes les personnes ayant des difficultés à se mouvoir dans un environnement inadapté. Cette notion regroupe dès lors les personnes en situation de handicap mais aussi les personnes gênées dans leurs mouvements et leurs déplacements en général. Ainsi, 30% de la population bruxelloise fait partie de cette catégorie ‘PMR’ et nécessite d’avoir accès à un transport adapté à leur besoin. Ces 30% représentent un peu moins de 360.000 personnes (1^{er} Janvier 2020).

Offre pour les Personnes à Mobilité réduite

Bruxelles est conscient du problème que les personnes à mobilité réduite peuvent rencontrer lors de leurs déplacements. C’est pourquoi de nombreux dispositifs ont été mis en place par la Région de Bruxelles-Capitale pour améliorer les conditions de transport des personnes à mobilité réduite.

TAXIBUS

La STIB a mis en place depuis plusieurs années un service spécial de minibus adaptés aux besoins des PMR, les TAXIBUS. Ce service était à l’origine disponible du lundi au samedi de 5h à 1h du matin. Le tarif de ce transport en minibus est limité à 1,70€ par trajet.

En 2018, le conseil d’administration approuvait l’extension du TAXIBUS, les dimanches et les jours fériés. La raison? La STIB a vu la demande pour ce service augmentée au fil des années. À cause de cette demande croissante, depuis plusieurs années déjà, d’autres options pour les PMR ont été mises en place. En effet, l’offre seule de la STIB ne permet pas de répondre à toute la demande. Dès lors, d’autres options sont maintenant à disposition des personnes à mobilité réduite.

TAXIS PMR

Aujourd’hui, sur 1.265 taxis bruxellois, 97 sont équipés pour transporter des personnes en chaise roulante. Ces taxis sont appelés taxis PMR. Selon les centrales téléphoniques, ce nombre est trop bas et ne peut répondre à toute la demande. En effet, sur les 5 dernières années, la demande pour des taxis PMR n’a fait qu’augmenter. Les exploitants de taxis PMR ainsi que les centrales téléphoniques constatent que la demande croit de manière exponentielle mais que l’offre est, actuellement, insuffisante. Ceci est en partie dû au nombre limité de véhicules disponibles par rapport au nombre de clients PMR, au manque de chauffeurs, aux chauffeurs non/mal formés et à la pression sur la rentabilité (petite course, temps important pour l’embarquement/débarquement du client).

TAXIS ORDINAIRES

Également pour répondre à toute la demande, certaines centrales téléphoniques ou exploitants de taxis proposent aux PMR un taxi ordinaire pour effectuer la course. Bien évidemment, ceci est possible que lorsque la personne à mobilité réduite a un handicap qui ne l’oblige pas à avoir un transport adapté.

1.1.1 Taxis

1.1.1.2 Taxis - Personnes à Mobilité Réduite

Qualité des services des taxis PMR

Depuis plusieurs années, les personnes à mobilité réduite expriment un mécontentement quant au service lié aux taxis PMR. L'association CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles) défend, depuis un certain nombre d'années, ces usagers qui font face à des problèmes de transports. Selon le CAWaB, il y a une pénurie de véhicules adaptés, une attente interminable, des refus de courses par les opérateurs et les chauffeurs, trop de taxis mal équipés dans la région de Bruxelles-Capitale. Pour mieux comprendre la situation, nous avons décidé d'analyser la qualité des services des taxis PMR via des données fournies par Bruxelles Mobilité et des interviews avec le secteur.

Évolution du nombre de plaintes entre 2013 et 2019

Plaintes	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taxis PMR	0	0	5	1	0	2	1

Le tableau ci-contre indique l'évolution du nombre de plaintes déposées auprès de Bruxelles Mobilité par an. Au vu de ce tableau, il pourrait être conclu que les taxis PMR offrent des services d'une qualité exemplaire. Effectivement, malgré les efforts faits par Bruxelles Mobilité pour encourager les feedbacks via des plaintes, les taxis PMR, qui représentent 7,66% de la totalité des taxis bruxellois, génèrent seulement 0,56% des plaintes. Sur base de ces chiffres, il y a une incohérence entre les revendications du CAWaB et le nombre réel de plaintes portées par les usagers.

Selon le secteur, il y a effectivement un problème concernant le service de taxis PMR. Les revendications du CAWaB s'accordent en partie avec l'opinion des exploitants de taxis PMR et des opérateurs. Selon le secteur, il y a un réel manque de véhicules PMR mais il manque également un grand nombre de chauffeurs. Le secteur fait face à une pénurie de chauffeur qui se ressent encore plus du côté des taxis PMR. Beaucoup de taxis PMR sont disponibles mais sans chauffeurs ce qui donne comme conséquence que les taxis PMR en service fournissent un service de moins bonne qualité en terme du temps d'attente et de la disponibilité.

Nous avons identifié plusieurs problèmes présents concernant l'offre de taxis PMR:

- **Lisibilité géographique:** les 97 Taxis PMR sont répartis au travers des 7 centrales téléphoniques privées. Ceci crée une perte d'information concernant le nombre de taxis PMR disponibles à tout moment car lorsqu'une centrale téléphonique reçoit une demande d'une PMR, la centrale ne voit que l'offre disponibles auprès de ces taxis affiliés mais n'a pas de vue sur une offre disponible dans une autre centrale. Ce système actuel soulève la question de la lisibilité géographique de l'offre de taxi PMR, ce qui par conséquent nuit à l'image du secteur. Dès lors, il y a une réelle nécessité de développer une approche centrée sur le client.
- **Formation:** Aucune formation spécifique n'est requise pour devenir chauffeur de taxis PMR. Cet aspect impacte la qualité perçue par les personnes à mobilité réduite. Un trajet en compagnie d'un chauffeur qui n'a pas de connaissance minimum sur la manipulation à avoir peut entraîner des désagréments pour le client, un temps d'attente ou d'embarquement/débarquement plus long. Cet aspect nuit également à l'image des taxis PMR.
- **Chauffeurs:** Il y a un réel manque de chauffeur et ce phénomène s'intensifie du côté des chauffeurs de PMR. Ceci est dû à différents facteurs: manque de promotions du segment taxis PMR, perception plus négative du métier de chauffeur de PMR qui n'est pas toujours évident ce qui n'incite pas les candidats-chauffeurs à devenir chauffeurs PMR.

1.1.2 Location de voitures avec chauffeur

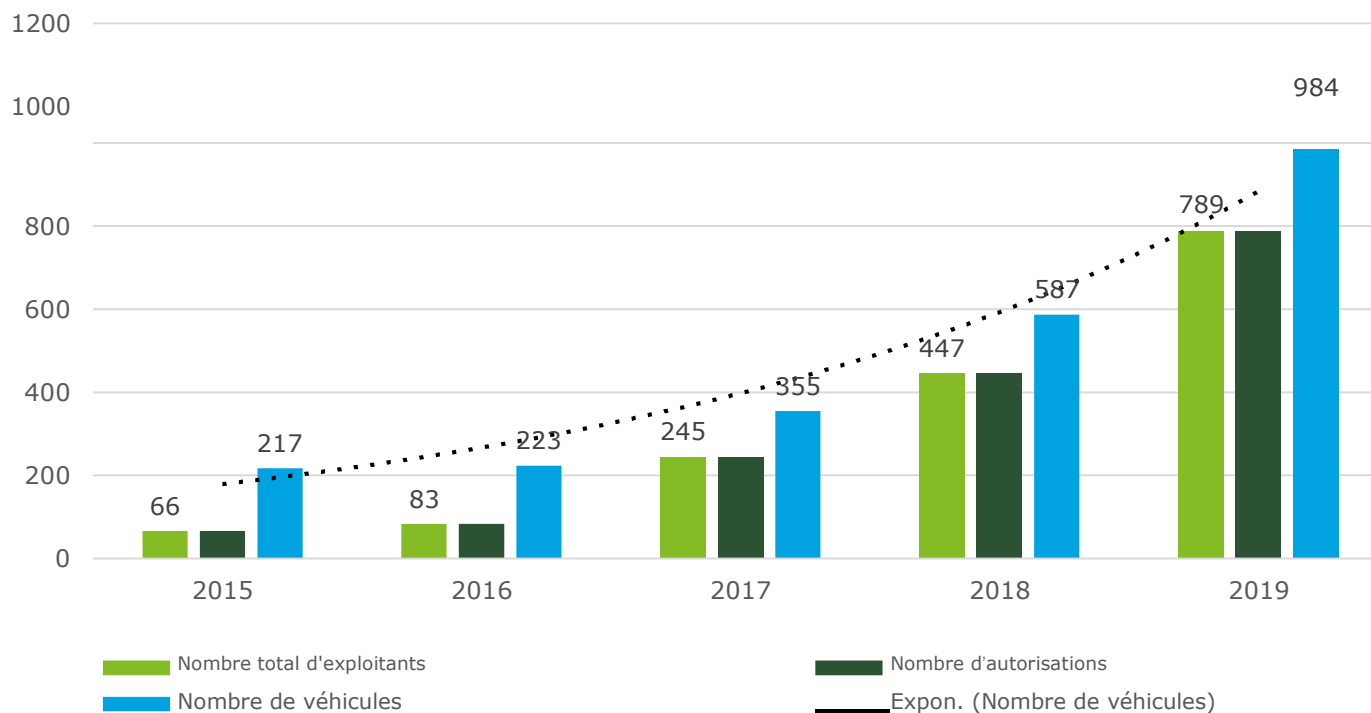
1.1.2.1 Généralités

Autorisations, Exploitants et Véhicules

Contrairement au marché des taxis, le marché des voitures de location avec chauffeur est en pleine expansion depuis 2013. En effet, nous pouvons voir qu'il y a une augmentation impressionnante entre 2013 et 2019. Le nombre d'autorisations et d'exploitants a été multiplié par un facteur supérieur à 100, passant ainsi de 68 en 2013 à 775 en 2019. Tendence similaire du côté du nombre de véhicules. L'on remarque que le nombre de voitures de location avec chauffeur est passé de 235 à 983 ce qui représente une augmentation de plus de 400%.

Ce constat n'est pas étonnant, étant donné que les systèmes des plateformes électroniques (Uber/Heetch) sont apparus à partir de 2014 et opèrent dans le système des services de voiture de location avec chauffeur. On remarque donc qu'il y a un bouleversement des acteurs sur le marché du transport rémunéré de personnes avec une augmentation incessante du côté des VLC.

Graph 1.2.1 – A: Évolution marché des voitures de location avec chauffeur

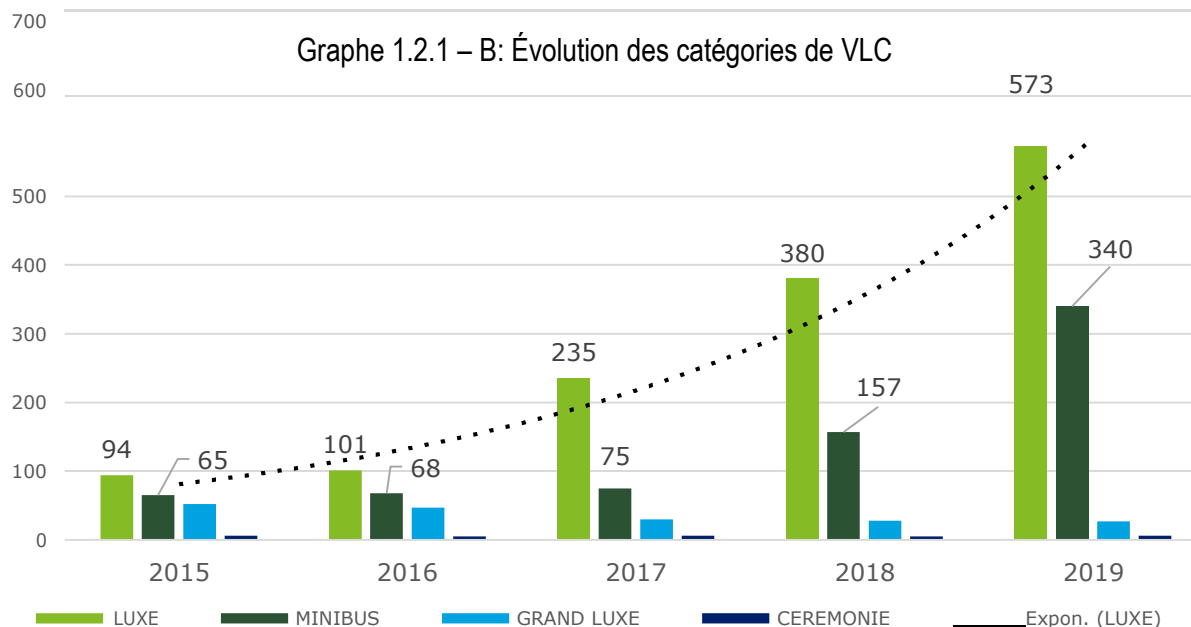


1.1.2 Location de voitures avec chauffeur

1.1.2.1 Généralités

Segmentation des VLC

Les véhicules VLC selon la réglementation bruxelloise sont organisés par catégories: LUXE, GRAND LUXE, CÉRÉMONIE et MINIBUS. Ces catégories répondent à différents critères tels que l'âge maximum du véhicule, la valeur minimum, l'empattement et le nombre de compartiments¹. Le graphique ci-contre représente l'évolution du nombre de véhicules, en Région de Bruxelles-Capitale, par catégorie entre 2013 et 2019. Grâce à l'évolution des catégories, il est possible d'identifier dans quelles catégories les plateformes électroniques opèrent en Région bruxelloise. En effet, on remarque que les catégories LUXE et MINIBUS ont augmenté de manière importante depuis l'arrivée d'Uber/Heetch sur le marché. En effet, le nombre de véhicules LUXE est passé de 94 en 2015 à 573 en 2019 (augmentation de 620%) et le nombre de véhicules MINIBUS est passé de 65 en 2015 à 340 en 2019 (augmentation de 500%). Ces deux catégories représentent 93% du nombre total de VLC ayant une autorisation bruxelloise en 2019. Dès lors, nous pouvons constater que les VLC possédant une autorisation bruxelloise et opérant via les plateformes électroniques opèrent dans les catégories LUXE et MINIBUS.



1.1.2 Location de voitures avec chauffeur

1.1.2.1 Généralités

De manière similaire à l'analyse du marché des taxis, il est intéressant de regarder le taux de roulement pour les services de VLC. Contrairement aux taxis, il n'a été possible d'analyser que le nombre de demandes et de cessations d'autorisation par an sur base de données officielles de Bruxelles Mobilité.

Taux de roulement

DEMANDES D'AUTORISATIONS ET DE CESSATIONS D'ACTIVITÉ

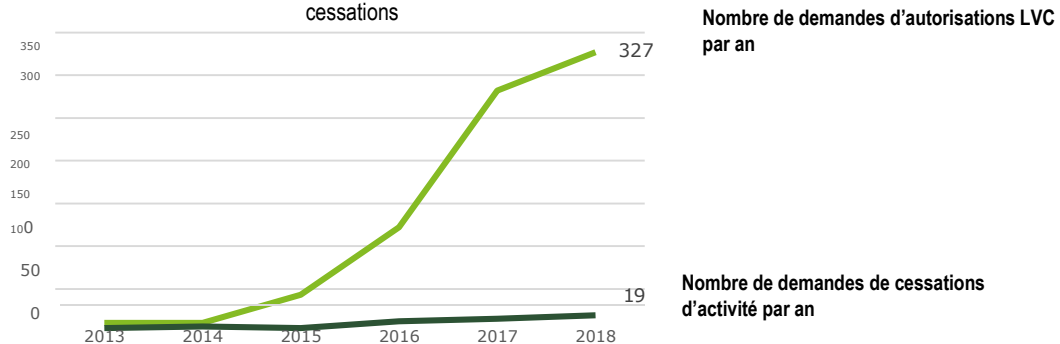
Sur la période 2013-2018, la demande d'autorisations totale a augmenté de manière exponentielle alors que la demande de cessations est restée plutôt stable et basse. En effet, la demande d'autorisations totale par an est passée de 10 demandes en 2013 à 327 demandes en 2018. Cela signifie que la demande d'autorisations des services de VLC augmente de manière durable sur le marché. Le graphique ci-dessous montre l'évolution de la demande d'autorisations VLC totale par an et la demande de cessations d'activité totale par an. De plus, le pourcentage de demandes d'autorisations acceptées par rapport au nombre de demandes d'autorisations totales a augmenté lui aussi. Ce pourcentage a atteint en 2018 presque 83%. Cela veut donc dire que 83% des demandes d'autorisations émises ont été acceptées.

VLC: FLEXIBILITÉ DE L'ACTIVITÉ

Contrairement aux taxis, d'après nos interviews avec le secteur, les services de VLC ne font pas face à ce problème. En effet, si nous prenons l'exemple d'Uber, il existe une liste d'attente assez impressionnante pour devenir chauffeur Uber. Tandis que du côté des taxis, il y a une réelle pénurie de chauffeurs, du côté des plateformes électroniques ce problème ne se présente pas. L'inactivité des taxis est donc causée par un réel manque de chauffeurs de taxis.

Le nombre d'heures prestées par un chauffeur VLC dépend principalement de ce que représente le travail de chauffeur Uber pour lui/elle. Si c'est un revenu en complément d'un autre (comme c'est le cas pour 32% des chauffeurs Uber – IPSOS 2019 - Uber), les heures prestées sont moindres que pour un chauffeur qui considère ce métier comme seule source de revenus. C'est notamment cette flexibilité du statut d'indépendant qui attire les chauffeurs vers Uber.

Graphe 1.2.1 – C: Demandes d'autorisations et de cessations



Sources: Service public régionale de Bruxelles – Bruxelles

1.2 Tarification

1.2 Tarification

1.2.1 Taxis

Tarification

Le prix d'une course s'établit en additionnant divers paramètres. La tarification des taxis est très réglementée et a pour but de protéger le client contre tout abus. En Région de Bruxelles-Capitale, il existe depuis plusieurs années deux tarifs. Un certain prix au km (Tarif I) pour les courses ayant lieu à l'intérieur des 19 communes et un prix au km supérieur pour les courses qui se situent hors des frontières régionales. La tarification des taxis est soumise à une réglementation identique pour tous types d'entreprise de taxis et pour tous types de chauffeurs (employés/indépendants). Cette tarification est fixée selon un Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.



TARIFICATION

Prix d'une course = Prise en charge + Nombre de km en Tarif I + Nombre de km en Tarif II
+ Indemnité d'attente + Supplément forfaitaire de nuit

	Prise en charge	Tarif Bruxelles I	Tarif Bruxelles II	Heure d'attente
De 6h à 22h	2,40€	1,80€/km	2,70€/km	30€/h
De 22h à 6h	4,40€	1,80€/km	2,70€/km	30€/h

1.2 Tarification

1.2.1 Taxis

Évolution de l'augmentation des prix par rapport à l'évolution du prix à la consommation

Entre 2013 et 2019, la tarification du prix des courses a augmenté. Selon l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 Août 2010, le tarif Bruxelles I est passé de 1,60€ à 1,80€. Si nous comparons l'évolution du prix des courses par rapport à l'évolution de l'indice du prix à la consommation, nous constatons que la tarification du secteur des taxis a augmenté de 5,045% (prix moyen 2013 vs 2019). Alors que l'indice du prix à la consommation a augmenté de 8,76% (Indice 2013: 100 vs Indice 2019: 108,76). On remarque donc l'augmentation des prix au km à Bruxelles n'a pas suivi l'inflation.



PRIX MOYEN D'UNE COURSE DE 4 KM

Evolution du prix moyen	Tarif Bruxelles I 2013	Tarif Bruxelles I 2019
Prise en charge	2,40€	2,40€
4 km	6,64€	7,2€
3 min d'attente	1,50€	1,50€
Prix moyen	10,54	11,1€
Augmentation		5,3 %



INDICE DES PRIX A LA CONSOMMATION

Année	2013	2019
Indice du prix à la consommation	100	108,76
Augmentation		8,76 %

1.2 Tarification

1.2.2 Location de voitures avec chauffeur

Tarification

Le prix d'une course en VLC est basé sur une réglementation différente de celle des taxis. En effet, selon l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2008, les tarifs minima applicables aux services de VLC sont les suivants:

- Euro 90 HTVA pour un contrat d'une durée minimale de trois heures;
- Euro 30 HTVA par heure supplémentaire;

Cette tarification permet ainsi une interprétation large du prix à demander aux clients. Dès lors, certains acteurs sur le marché utilisent ce système afin d'opérer dans ce segment de voitures de location avec chauffeur avec un nouveau système de tarification sur le marché. Pour illustrer le phénomène, prenons quelques exemples de trajets effectués en VLC.

Trajets	VLC traditionnelles (Blacklane, Talixo)	Plateformes électroniques Uber, Heetch
Trajet 1: catégorie de voiture: LUXE Avenue Paul Hymans – Zaventem	86€	22-27€
Trajet 2: catégorie de voiture: MINIBUS Chaussée de Boondael – Place de Brouckère	72€	19-27€
Trajet 3: catégorie de voiture: MINIBUS Avenue des Cerisiers – Avenue des Courses	84€	20-27€
Trajet 4: catégorie de voiture: LUXE Avenue des Cerisiers – Avenue des Courses	70€	10-14€
Trajet 5: catégorie de voiture: MINIBUS Rue des Flandre – Rue Dupré	72€	10-14€

Pour chacun de ces services VLC, il y a la possibilité de choisir un certain type de véhicule: Business car, Van, etc.

Après comparaison, on remarque que les prix de Uber/Heetch sont des prix d'une gamme bien inférieure aux prix des sociétés de limousines traditionnelles telles que Blacklane ou Talixo. Uber et Heetch sont alignés sur des prix plus proches de ceux des taxis.

Dès lors, il y a une distinction claire qui se fait sur le marché des VLC. Les plateformes électroniques ne sont pas des produits avec la même tarification que les VLC traditionnelles telles que Talixo ou Blacklane.

On remarque ainsi que les chauffeurs VLC qui opèrent sur des plateformes électroniques proposent un service similaire à celui du service de taxis tout en étant soumis à la réglementation des limousines.

1.2. Tarification

1.2.3 Différence des systèmes de tarification

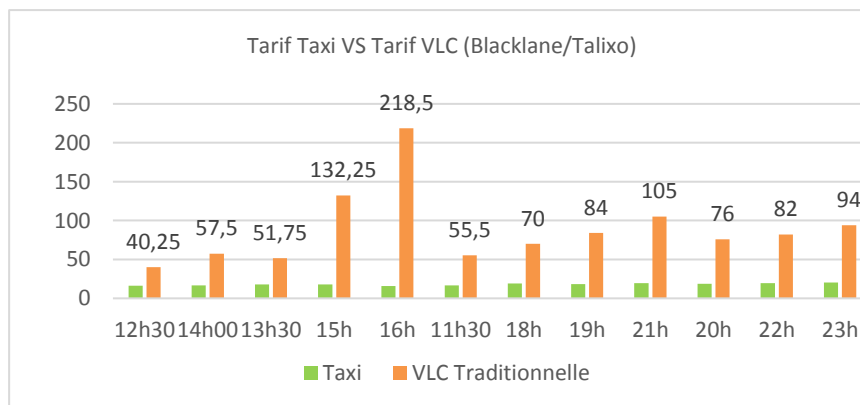
Réglementation TAXIS VS LVC

Comme mentionné précédemment, la réglementation diffère quant à la tarification entre les services de taxis et les services de VLC. Cette différence a permis à différents acteurs de créer un nouveau modèle économique, basé notamment sur les différences en matière d'accès à la licence.

Différence de prix

- Taxis vs. LVC-Luxe (Blacklane/Talixo)

Sur base de l'échantillon repris ci-dessous, il apparaît clairement que le prix des courses de taxis sont nettement inférieurs à ceux proposés par les acteurs traditionnels du secteur LVC, qui offrent des services premium et de niche. D'autre part, le graphique ci-dessous illustre la différence entre un secteur des taxis fonctionnant avec des prix fixes et les LVC traditionnels dont les prix varient de manière dynamique en fonction de l'heure et du trajet.



- Taxis vs. LVC-Uber/Heetch

Nous pouvons appliquer les mêmes éléments d'analyse entre les taxis et les LVC utilisant les services d'intermédiation d'Uber et Heetch. En matière de fonctionnement du système de tarification, nous avons déjà mentionné la tarification fixe des taxis. Les LVC utilisant les services d'intermédiation d'Uber et Heetch pratiquent une tarification dynamique – et donc des prix qui évoluent – notamment en fonction de l'offre et de la demande à un instant T ou encore de la zone géographique de départ ou de destination. Les algorithmes de tarification appliqués par ces plateformes n'ont pas pu être consultés et sont considérés comme des secrets commerciaux. En l'occurrence, il n'est pas possible, dans le cadre de cette étude, d'établir un échantillonnage représentatif des tarifs pratiqués par ces plateformes et de comparer précisément les prix entre les taxis et les LVC utilisant les services d'intermédiation d'Uber et Heetch. Nous observons toutefois que de grandes différences sont possibles entre les deux sur un trajet donné. Suivant les variables précitées,

1.2 Tarification

pour certains trajets, les LVC utilisant les services d'intermédiation d' Uber et Heetch offrent des prix nettement plus compétitifs que les taxis. Pour d'autres trajets, ces mêmes LVC se révèlent nettement plus coûteux et moins intéressants que les taxis. En outre, les plateformes d'intermédiation pratiquent également des promotions et de remises qui peuvent sensiblement faire baisser le prix payé pour un trajet.

Conclusion sur la tarification

Les plateformes électroniques ont créé un nouveau modèle économique grâce à leurs applications mobiles. En effet, elles opèrent dans le segment des locations de voitures avec chauffeur où les réglementations sont plus souples.

Le modèle économique des plateformes est un modèle qui a connu une croissance importante grâce à son fonctionnement. En effet, les plateformes soumises aux régulations des services de VLC basent leur tarification sur la densité du trafic et le temps nécessaire pour arriver du point A au point B et non uniquement sur le nombre de kilomètres parcourus. De plus, le prix par kilomètre change automatiquement en fonction du nombre de chauffeurs disponibles et du nombre de demandes effectuées. Par ce biais, les plateformes électroniques incitent les chauffeurs à prendre la route et à être disponibles. Ce modèle est à la base du succès de ces plateformes.

Les plateformes électroniques et leurs affiliés fournissent un service similaire à celui des services de taxis, l'étude de la tarification montre clairement que la différence de réglementation en matière de tarification a un impact direct sur l'attractivité respective de chaque acteur. De plus, cette étude montre que le secteur des VLC n'est pas uniforme mais contient plusieurs sous marchés distincts en son sein.

1.3 Rentabilité

1.3 Rentabilité

1.3.1 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les comptes annuels

Dans la section suivante, nous avons étudié la rentabilité du secteur des taxis dans son ensemble par le biais de deux méthodes.

Première méthode

Pour ce faire, nous avons tout d'abord utilisé une première méthode. Cette première méthode s'est basée sur l'analyse des comptes annuels disponibles sur la Banque Nationale de Belgique dans la centrale des bilans. Les comptes annuels montrent la situation financière d'une entreprise et par l'analyse de différents outils, il est possible de déterminer la santé financière de celle-ci. Dès lors, pour le secteur des taxis, nous avons décidé de commencer par cette méthode. En effet, étant donné que la plupart des exploitants et centrales téléphoniques sont tenus de publier à la BNB leurs comptes annuels, cette manière d'analyse a été notre première approche.

Pour pouvoir obtenir des résultats qui reflètent la réalité du secteur, il est important d'utiliser un maximum de comptes annuels disponibles pour avoir un échantillon cohérent et représentatif du marché. Dans l'étude REBEL 2013, cette méthode avait fait face à certaines limitations. La plus grande était le manque de comptes annuels disponibles de la part du secteur et publiés auprès de la BNB. En 2019, ce problème est à nouveau présent et empêche de procurer une analyse adéquate en se basant sur cette méthode pour les exploitants et les chauffeurs de taxis. Nous avons donc décidé d'utiliser la première méthode pour les centrales téléphoniques étant donné que nous avons pu avoir accès à tous les comptes annuels de celles-ci. Dans la suite de cette section, nous allons détailler les résultats obtenus pour les centrales téléphoniques. La deuxième méthode a été utilisée pour les exploitants et les chauffeurs de taxis.

Concernant les centrales téléphoniques, nous avons décidé de regrouper les comptes annuels de celles-ci en faisant une distinction. D'un côté, nous avons analysé les centrales téléphoniques qui jouent un rôle uniquement d'intermédiaire. C'est-à-dire que ces centrales n'ont pas de véhicules, ni de chauffeurs. Elles ont chaque mois des exploitants de taxis ou chauffeurs qui sont affiliés à leur service. Ces centrales jouent donc un rôle d'intermédiaire. Ensuite, de l'autre côté, nous avons regroupé les centrales téléphoniques qui sont intermédiaires mais qui possèdent également leur propre flotte de taxis et donc ont le rôle d'intermédiaire et d'exploitant.

Lorsque nous avons pu obtenir les comptes annuels, nous avons procédé à l'analyse de ceux-ci par le biais de l'évaluation de ratios financiers qui permettent de déterminer la situation financière et la rentabilité. Nous avons analysé les ratios de liquidités, les ratios de rentabilité et les comptes de résultat. Ci-après, nous avons détaillé quels ratios nous avons utilisé avec les formules adéquates et les résultats obtenus.



1.3 Rentabilité

1.3.1 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les comptes annuels

Ratios de liquidité

Ces ratios sont utilisés pour déterminer la capacité d'une entreprise à faire face à ses engagements court terme. Pour ce faire, ces ratios vont comparer les actifs à court terme aux passifs à court terme de l'entreprise. Il existe différents ratios de liquidités, nous en avons étudié trois qui sont:

CURRENT RATIO = RATIO DE LIQUIDITÉ GÉNÉRALE

Ce ratio doit idéalement être supérieur ou égal à 1. Lorsque ce ratio atteint ce palier de 1 ou supérieur à 1, cela signifie que l'entreprise a suffisamment de ressources que pour faire face à ses obligations court terme. Ce ratio est influencé par les stocks, les créances et les dettes à court terme. Dès lors, il est important de prendre en compte les effets négatifs de l'intégration de toutes les composantes de ce ratio. C'est pourquoi le deuxième ratio a été développé.

Stocks + Créances + Trésorerie

Dettes C.T.

QUICK RATIO = RATIO DE LIQUIDITÉ RÉDUITE

Ce ratio doit idéalement être supérieur à $\frac{3}{4}$. Ce ratio élimine l'influence des stocks qui étaient présents dans le ratio précédent. Les stocks étant un élément peu liquide, ce ratio-ci permet d'obtenir une idée plus représentative de la liquidité d'une entreprise.

Créances + Trésorerie

Dettes C.T.

RATIO DE LIQUIDITÉ IMMÉDIATE

Ce ratio doit idéalement se situer entre 0,10 et 0,25. Ce ratio compare de manière direct la capacité de l'entreprise à faire face à ses dettes par la trésorerie. Ce ratio ne prend pas en compte la possibilité qu'une entreprise a à pouvoir étaler des échéances.

Trésorerie

Dettes C.T.

1.3 Rentabilité

1.3.1 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les comptes annuels

Ratio de rentabilité

Concernant les ratios de rentabilité, nous avons suivis la même méthode que l'étude REBEL 2013 et nous avons analysé le ROE. Ce ratio signifie en anglais *Return on Equity* et détermine la rentabilité des capitaux engagés. C'est-à-dire l'efficacité d'une entreprise à utiliser les capitaux investis. Calculer le ROE permet de donner une indication sur la rentabilité financière des fonds propres que les actionnaires mettent à disposition. Ce ratio est calculé en déterminant le rapport entre le résultat net et les capitaux propres investis au départ.

Résultat net de l'exercice

Chiffres d'affaires

Compte de résultats

Le compte de résultat permet de nous donner une vue globale sur la situation financière. En effet, de son nom en anglais 'Profit and Loss' qui signifie 'Gain et Perte', on comprend directement que le compte de résultat est une image qui synthétise les charges encourues et les produits générés d'une entreprise pendant une période donnée. Le compte de résultat représente ainsi les flux entrant et sortant d'une entreprise et informe sur les performances réalisées par une entreprise au cours d'un exercice comptable. Nous avons ainsi regardé:

- Marge EBITDA

Ce ratio n'excède jamais la valeur de 1. Cet indicateur représente la part d'EBITDA (Earnings Before Interest, Taxe, Depreciation and Amortisation = Résultat d'exploitation avant intérêts, impôts et amortissement) sur le chiffre d'affaires total d'une entreprise. La marge EBITDA permet de fournir une indication sur la rentabilité de l'entreprise dans ses activités opérationnelles.

EBITDA

Chiffres d'affaires

1.3 Rentabilité

1.3.1 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les comptes annuels

Centrales téléphoniques

Tous les indices financiers, décrits plus haut, ont pu être calculés à partir des comptes annuels pour les 7 centrales téléphoniques. Comme mentionné plus tôt, nous avons fait une distinction entre les centrales téléphoniques. Ainsi, nous avons Taxis Verts et Taxis Bleus, d'un côté, et Autolux, Victor Cab, Taxis Ucclais 2000, Unitax Brabant et Taxi Capital de l'autre côté. Dans le tableau ci-dessous, veuillez trouver les résultats obtenus pour les différents indices financiers.

Année 2018	Ratio de liquidité générale		Ratio de liquidité réduite		Ratio de liquidité immédiate		ROE		Marge EBITDA	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Centrales téléphoniques (intermédiaire)										
Taxis Verts	0,89	0,84	0,9	0,84	0,06	0,12	30%	26%	13%	10%
Taxis Bleus	2,36	2,84	2,36	2,84	1,16	1,61	9%	2%	4%	2%
Centrales téléphoniques (intermédiaire + exploitant)										
Autolux	5,29	1,64	5,29	1,64	5,11	1,32	4%	-6%	0%	0%
Victor Cab	10,09	0,65	10,09	0,63	9,50	0,12	32%	-143%	N/A	N/A
Taxis Ucclais 2000	1,42	1,61	1,42	1,61	0,27	0,05	20%	-13%	N/A	N/A
Unitax Brabant	1,28	1,35	1,33	1,35	0,47	0,57	1%	2%	N/A	N/A
Taxi Capital	0,62	N/A	0,62	N/A	0,05	N/A	-33%	N/A	N/A	N/A

De manière générale, les centrales téléphoniques ont un ratio de liquidité générale supérieur à 1 et donc elles ont suffisamment de ressources que pour faire face à leurs obligations court terme. C'est un signe de bonne santé financière. Taxis Verts a un ratio légèrement en dessous de 1 mais qui reste correct. Pour le ratio de liquidité réduite, les centrales ont également un ratio qui représente une santé financière. Une fois à nouveau, les centrales ont un ratio de liquidité immédiate qui atteint un niveau qui décrit une bonne situation financière. Cependant, on peut remarquer que Taxis Verts a, à nouveau, un ratio inférieur aux autres centrales.

Concernant, les ratios de liquidités, il peut être conclu que les centrales téléphoniques dans l'ensemble présentent des ratios qui indiquent une santé financière et donc une rentabilité. Du point de vue du ROE, la centrale téléphonique la plus rentable est Taxis Verts avec un ROE qui diminue entre 2017 et 2018 tout en restant bien au-dessus de la moyenne. Toutes les centrales ont subi une diminution du ROE entre 2017 et 2018, à l'exception d'Unitax Brabant. Dans l'ensemble, les centrales téléphoniques sont rentables sur le marché des taxis.

1.3 Rentabilité

1.3.2 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts

Deuxième méthode

Jusqu'ici nous avons analysé la rentabilité basée sur les comptes annuels. Cette première approche a été concluante et nous a permis de déterminer la rentabilité des centrales téléphoniques. Cependant, il n'a pas été possible d'utiliser cette première méthode pour les exploitants de taxis en raison du manque de comptes annuels disponibles. Nous avons donc décidé d'utiliser une deuxième méthode qui se base sur la micro-analyse effectuée dans l'étude REBEL 2013. Nous avons voulu analyser l'évolution de la rentabilité pour ces acteurs entre 2013 et 2019. Pour calculer les revenus et les coûts, il est important d'établir des paramètres qui représentent la réalité du marché. Ci-dessous, nous avons détaillé les paramètres utilisés pour calculer la rentabilité. Après plusieurs entretiens avec le secteur, il nous a été possible d'adapter certains paramètres du modèle établi par l'étude REBEL 2013. La section suivante s'est basée sur le calcul de la rentabilité d'un chauffeur moyen et d'un exploitant moyen. Les valeurs indiquées ci-dessous sont des valeurs moyennes et représentent des hypothèses de travail validées par plusieurs représentants du secteur.

Paramètres	Valeur 2013	Valeur 2019	Unité
Le nombre de kilomètres parcourus par jour	160	120	Km/jour
Le taux d'occupation du taxi	50%	55%	Pourcentage
Nombre moyen de courses effectuées par jour	12	12	Courses/jour
Vitesse moyenne	25	25	Km/h
Prise en charge	2,4	2,4	€
Tarif Bruxelles I	1,80	1,80	€/km
% des km par course en tarif Bruxelles I	90%	90%	Pourcentage
Tarif Bruxelles I	2,70	2,70	€/km
% des km par course en tarif Bruxelles I	10%	10%	Pourcentage
Indemnité d'attente	30	30	€/h
% de l'indemnité d'attente	10%	40%	Pourcentage
TVA	6%	6%	Pourcentage
Coefficient (Protocole du 18 octobre 2007)	91,23%	86,59%	Pourcentage
Supplément forfaitaire pour une course de nuit	2	2	€

Certains paramètres sont fixés par la Région de Bruxelles-Capitale. Ces paramètres sont liés à la tarification du secteur des taxis (prise en charge, tarif Bruxelles I, tarif Bruxelles II, indemnité d'attente, supplément forfaitaire de nuit).

D'autres paramètres requièrent une estimation. Pour ce faire, nous avons rencontré le secteur à plusieurs reprises. Après concertation avec différents représentants, nous avons pu établir les différents paramètres:

- En moyenne, un chauffeur de taxi sur un service de 11h effectue 120 km.
- De ces 120 km, le taux d'occupation, c'est-à-dire le nombre de km réalisés avec des clients, est de 55%. Ceci représente 66 km.
- On considère que presque l'entièreté des courses se passe à l'intérieur des 19 communes. Dès lors pour une course, on estime que 90% des km sont au tarif I et 10% sont au tarif II.
- A cause de la congestion intense à Bruxelles, le pourcentage d'indemnité s'élève à 40%.

1.3 Rentabilité

1.3.2 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts

Revenus

Ci-dessous, nous avons détaillé, le prix moyen par course selon les paramètres établis précédemment. Nous sommes partis de l'hypothèse que le nombre moyen de kilomètres parcourus par course dans la Région de Bruxelles-Capitale est de 5 km. Grâce à cette moyenne et aux paramètres définis, il est possible d'établir un prix moyen pour une course de 5 km à Bruxelles. Pour obtenir la recette par course, on repart du modèle de tarification établi dans la section précédente.

Recette par course	Valeur
Prix total d'une course de 5km à Bruxelles en journée	15,45€
Prise en charge par course	2,4€
Tarif I Bruxelles	1,8€/km
90% des km effectués en tarif I	8,1€
Tarif II Bruxelles	2,70€/km
10% des km effectués en tarif II	1,35€
Indemnité d'attente €/h	30€/h
40% du temps de la course - attente	7,2 min
Coûts des 40% d'attente	3,6€
Prix total d'une course de 5km à Bruxelles de nuit	17,45€
Supplément de nuit	2€
Prix total d'une course de 5km à Bruxelles en journée	15,45€

Un élément important qui diffère de 2013 est le temps nécessaire pour effectuer une course en 2019. Et donc le coût d'indemnité d'attente.

En 2013, le pourcentage du temps de la course qui représentait le temps d'attente s'élevait à 10%. Aujourd'hui, le marché du transport dans sa globalité fait face à un trafic journalier de voitures de plus en plus intense ce qui engendre un problème d'embouteillages important. Ce trafic impacte le secteur des taxis car actuellement pour un trajet de 5 km qui mettait environ 12 minutes en 2013, ce trajet aujourd'hui met 18 à 20 minutes. Cela signifie qu'un chauffeur de taxis met plus de temps à effectuer ces courses. Le chauffeur doit soit travailler plus d'heures pour le même nombre de courses, soit il effectue moins de courses. L'augmentation du niveau de congestion à Bruxelles est un réel problème qui affecte le secteur des taxis. Selon une analyse menée par le fournisseur de GPS TomTom pour la Région bruxelloise, la congestion représente en moyenne un allongement quotidien de 44 minutes pour les véhicules qui circulent à Bruxelles par rapport à une situation théorique de fluidité.

1.3 Rentabilité

1.3.2 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts

Revenus

Après avoir calculé la recette par course, il est possible de déterminer la recette mensuelle par chauffeur. Effectivement, nous prenons le cas d'un chauffeur travaillant 5 jours par semaine, 20 jours par mois et 11 mois sur l'année. Étant donné qu'il y a une pénurie de chauffeurs sur le marché des taxis, l'analyse révèle que c'est le prix d'une course moyenne en journée qui représente au mieux la recette du chauffeur. En effet, en moyenne, il y a plus de courses qui s'effectuent en journée.

Revenus brut par jour	Valeur 2013	Valeur 2019
Recette moyenne par jour	179,5€	185,4€
TVA 6%	10,77€	11,1€
Coefficient 0,9123 (Prime R.G.P.T)	0,9123	0,8659
Recette brut par jour	154,5€	150,9€

Pour calculer le revenu journalier, c'est-à-dire la recette générée par les courses au cours d'une journée, il faut multiplier la recette d'une course (15,45€) par le nombre total de courses (12). On obtient donc une recette journalière de 185,4€. En 2013, le revenu journalier pour un chauffeur s'élevait à 179,5€. Cette augmentation entre 2013 et 2019 s'explique par la congestion sur Bruxelles.

Les représentants de taxis conventionnels s'accordent à dire que la congestion est un problème important pour les chauffeurs de taxis. Il y a une perte de temps considérable à cause des embouteillages. Alors que les modèles économiques des plateformes sont plus attractifs pour les usagers, la tarification des taxis est peu transparente aux yeux des clients. En effet, l'augmentation du temps mis par course se résulte par un prix plus élevé qui n'est pas toujours compris par le client et qui impacte négativement l'image du secteur des taxis.

Revenus brut par mois	Valeur 2013	Valeur 2019
Recette brut par mois	3.103€	3.018€
36% de la recette brut chauffeur	1.117€	1.086,5€
64% de la recette brut exploitant	1.986€	1.931,5€
Recette mensuelle générée par véhicule (2 chauffeurs)	6.206€	6.036€

Les chauffeurs de taxis sont rémunérés sur base d'un pourcentage (36%) de la recette brute, multiplié par la prime R.G.T.P de 0,8659. Dès lors, le revenu mensuel vaut en 2019, 1.086,5€.

En 2013, l'étude REBEL révélait que, pour une recette journalière de 179,5€ effectuée par jour, la situation n'était pas rentable pour le chauffeur. En 2019, la conclusion reste la même. La situation actuelle n'est pas rentable pour le chauffeur, elle s'est même détériorée encore un peu plus. La salaire mensuel hors compensation pour atteindre le salaire minimum (1.654€ bruts par mois) est passé de 1.117€ en 2013 à 1.086,5€ en 2019.

1.3 Rentabilité

1.3.2 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts

Coûts

Lorsque les revenus ont été calculés, nous nous sommes attardés aux coûts qu'encourt un exploitant moyen. Cette analyse de coûts combinée à l'analyse des revenus, nous a permis d'établir la rentabilité de l'exploitant moyen. Nous sommes partis de l'hypothèse qu'il y a deux chauffeurs salarié par taxi. Le détail de cette analyse se trouve ci-après. Ces différentes hypothèses sont basées sur l'étude REBEL et des réunions de travail avec Bruxelles Mobilité afin de comparer la rentabilité entre 2013 et 2019.

Structure des coûts	Valeur 2013	Valeur 2019
Coûts fixes par voiture	17.300€	17.840€
Abonnement centrale téléphonique annuel par véhicule	5.700€	5.940€
Amortissement voiture	6.000€	6.000€
Assurances	3.200€	3.400€
Autres coûts	2.400€	2.500€
Coûts variables voiture	15.400€	14.505€
Carburant	8.800€	7.905€
Entretien	5.600€	5.100€
Autres coûts	1.000€	1.500€
Coûts salariaux par chauffeur	48.900€	49.000€
Autres coûts	4.800€	3.500€
Coûts totaux annuel par véhicule 2019	86.400€	84.845€

Les coûts ont pu être déterminés grâce en partie aux comptes annuels. Cependant, la plus grande source d'information s'est révélée être les interviews effectuées avec le secteur. Un certain nombre d'exploitants et de chauffeurs nous ont transmis un détail de leur structure des coûts, nous permettant ainsi d'établir le tableau ci-contre.

On remarque que les coûts les plus conséquents auxquels un exploitant doit faire face sont:

- Coûts salariaux
- Carburant

Dès lors, on peut noter qu'entre 2013 et 2019, la structure des coûts est restée similaire. On peut remarquer que les coûts auxquels sont confrontés les exploitants sont importants.

1.3 Rentabilité

1.3.2 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts

Rentabilité = Revenus – Coûts

Dans cette deuxième méthode, la rentabilité est calculée par la formule: Revenus annuels – Coûts annuels.

Profit/Perte par véhicule pour un exploitant moyen	Valeur 2013	Valeur 2019
Revenus annuels par véhicule	74.472€	72.435€
Coûts annuels par véhicule	86.400€	84.845€
Perte	- 11.928€	- 12.410€

Les revenus annuels ont été calculés en multipliant par 12 les recettes mensuelles générées par véhicule. Ce qui nous donne un revenu annuel pour un exploitant moyen par véhicules avec 2 chauffeurs de 72.435€. Ces revenus ne permettent pas de couvrir les coûts encourus. L'exploitant est donc en perte.

Pour atteindre un seuil de rentabilité, le chauffeur de taxi devrait générer des recette journalière supérieur à 218€. Dans ce cas-là, les recettes générées par les deux chauffeurs permettent de couvrir les frais auxquels l'exploitant fait face pour le véhicule. Pour dépasser ce seuil de rentabilité et générer un profit, les recettes journalières par chauffeurs doivent monter jusqu'à 250€.

Travail au noir

Incorporation du travail au noir	Valeur 2013	Valeur 2019
Recette brut mensuelle par véhicule (2 chauffeurs)	6.206€	6.036€
Estimation du % du travail au noir 5%	310,3€	301,8€
Revenus totaux bruts mensuels par véhicule	6.516€	6.337,8€
Coûts mensuels par véhicule	7.200€	7.070,4€
Perte mensuelle pour l'exploitant	-684€	- 732,6€
Perte annuelle pour l'exploitant	-8.208€	- 8.791,2€

Selon la méthode de calcul du produit intérieur brut de la Banque Nationale de Belgique, il est estimé que le marché des transports fait face à 5% de travail au noir. On remarque qu'en ajoutant ce travail au noir, la perte pour un exploitant diminue mais reste quand même présente.

Pour conclure, sur base des données dont nous disposons à l'heure actuelle, la situation de l'exploitant n'est pas rentable. Et cela même après l'incorporation du pourcentage du travail au noir. Pour que la situation devienne rentable, il faudrait que le chauffeur génère une recette journalière supérieure à 218€, ce qui, actuellement, est loin d'être le cas. En ayant une recette journalière de 250€, l'exploitant va générer un profit.

1.3 Rentabilité

1.3.2 Calcul de la rentabilité du secteur des taxis basé sur les revenus et les coûts

Elargissement du modèle théorique de rentabilité

Nous avons développé un modèle théorique basé sur l'hypothèse d'un exploitant moyen ayant un véhicule et deux chauffeurs. Cette hypothèse a été développée en partant du constat que dans 80% des cas, un véhicule opère pendant 24h avec deux services et dès lors requiert deux chauffeurs. Bien évidemment, il est possible de trouver des exploitants n'ayant pas deux chauffeurs mais un chauffeur ou trois chauffeurs par véhicule. Ces cas sont plus rares mais nécessitent quand même d'être mentionnés. Pour enrichir notre modèle théorique qui se base sur un véhicule et deux chauffeurs, nous avons décidé d'ajouter deux simulations complémentaires. Les cas développés ci-dessous se basent sur une application mathématique du modèle théorique utilisé plus haut. Il est important de noter que le modèle développé s'est basé sur le cas d'un véhicule avec deux chauffeurs, il est donc crucial d'interpréter les résultats avec précaution.



1 CHAUFFEUR



2 CHAUFFEURS



3 CHAUFFEURS

Profit/Perte par véhicule	Valeur 2019
Revenus annuels par véhicule	36.217€
Coûts annuels par véhicule	60.345€
Perte	- 24.128€

Profit/Perte par véhicule	Valeur 2019
Revenus annuels par véhicule	72.435€
Coûts annuels par véhicule	84.845€
Perte	- 12.410€

Profit/Perte par véhicule	Valeur 2019
Revenus annuels par véhicule	108.652€
Coûts annuels par véhicule	109.345€
Perte	- 693€

Sur base de ces simulations, on remarque que la rentabilité d'un exploitant moyen dans les conditions utilisées ci-dessus n'est pas soutenable. Dans les 3 cas, il y a une perte. Cependant, ces résultats ne semblent pas coller avec un autre aspect de l'étude. En effet, en 2013 et en 2019, le modèle économique démontre une rentabilité négative pour l'exploitant. C'est-à-dire que le secteur n'est pas attractif de manière financière et que donc les acteurs ne parviennent pas à générer des profits. Or, si nous regardons le nombre d'exploitants en 2013 et en 2019, nous pouvons remarquer que ce nombre n'a pas changé, cela montre que le secteur possède une certaine attractivité (malgré quelques faillites). En reprenant les dires de l'étude REBEL 2013: « Le fait qu'aucune faillite n'a été prononcée peut être expliqué probablement par le fait que l'entreprise maintient un circuit noir qui donne satisfaction à tous ceux qui doivent recevoir de l'argent de l'entreprise ». Un constat similaire est fait dans l'étude ci-présente.

1.3 Rentabilité

1.3.3 Conclusions sur la rentabilité du marché des taxis

Conclusions sur la rentabilité



Rentable sur le marché des taxis

CENTRALES TELEPHONIQUES

Les centrales téléphoniques sont les seuls acteurs sur le marché à avoir une rentabilité correcte. Les centrales téléphoniques qui jouent le rôle d'intermédiaire ont une rentabilité supérieure aux centrales téléphoniques qui jouent le rôle d'intermédiaire et d'exploitant.



Non Rentable sur le marché des taxis (sur base des données officielles)

CHAUFFEUR DE TAXIS

Au vu de l'analyse faite, on remarque que les conclusions établies dans l'étude REBEL 2013 sont similaires aux conclusions de cette étude. Basé sur notre modèle de rentabilité le secteur des taxis n'est pas un marché rentable pour les exploitants de taxis. Les chauffeurs ne génèrent pas suffisamment de recette journalière pour parvenir à atteindre le salaire minimum légal. La situation s'est détériorée entre 2013 et 2019. En effet, le salaire mensuel généré par les courses est passé de 1.117€ en 2013 à 1.086,5€ en 2019 ce qui représente une diminution de 3% compensée par l'apport de l'exploitant pour égalé le salaire minimum.

EXPLOITANT DE TAXIS

Pour les exploitants de taxis, nous avons décidé de regarder le profit annuel d'un exploitant moyen par véhicule. L'hypothèse utilisée est qu'il y a deux chauffeurs par véhicule. Au vu de notre analyse, la situation n'est pas rentable pour un exploitant moyen opérant dans le secteur des taxis. Cependant, il est important de noter que malgré la perte que le modèle théorique indique, le nombre d'exploitants est resté stable entre 2013 et 2019. De plus, des nouveaux acteurs sont entrés sur le marché et continuent d'entrer. Cet aspect, nous indique que le marché des taxis recourt à un circuit en noir qui permet de subsister au niveau de la rentabilité.

1.3 Rentabilité

1.3.4 Calcul de la rentabilité du secteur des services de VLC

Rentabilité sur le marché des VLC

Il est plus difficile d'obtenir des informations précises sur le secteur des VLC en terme de rentabilité. Certaines plateformes électroniques ne possèdent pas de comptes annuels à la Banque Nationale de Belgique.

Concernant les plateformes électroniques, il est difficile d'estimer de manière détaillée, comme pour le secteur des taxis, la rentabilité. Cependant, la plateforme électronique leader sur le marché n'est pas encore rentable. En effet, Uber Technologies a annoncé en novembre 2019 un creusement de ses pertes pour le troisième trimestre malgré son entrée en bourse en mai 2019. Alors que les revenus augmentent, Uber ne génère pas encore de profit. Ces pertes sont causées en partie par les dépenses en marketing pour rester le leader dans le secteur et accéder à de nouvelles parts de marché. La difficulté aussi pour estimer la rentabilité se situe dans la diversification des activités de la plateforme. Il est malaisé de cibler la part de revenus provenant de l'activité VLC.

Pour contrer la compétition, les plateformes baissent de manière drastiques leur prix pour attirer les clients. Cette baisse pénalise les chauffeurs de taxis qui se voient faire face à une compétition imbattable mais pénalise aussi les chauffeurs VLC. Nos recherches nous indiquent que pour avoir un salaire plus élevé, les chauffeurs de VLC travaillent à des heures bien précises. Ils ont développé une manière de rouler plus dynamique et efficace pour parvenir à générer un maximum de recette. Le cas suivant résume cette nouvelle manière de fonctionner en terme d'horaire/revenus pour les chauffeurs de VLC provenant des plateformes électroniques. Il est à noter également que le type de véhicules utilisé par les conducteurs de VLC engendre plus de frais car plus gros ou plus luxueux. Un véhicule plus petit, plus adapté à la ville, moins gourmand en carburant pourrait diminuer les coûts des chauffeurs et améliorer leur rentabilité.



Ex 1 : John 35 ans – Père de famille

Horaire: Lundi au vendredi de 10h à 19h

Salaire net mensuel: autour de 700€



Ex 2 : Alex 25 ans – Jeune travailleur

Horaire: Mercredi au lundi – Horaire de nuit

Salaire net mensuel: autour de 2000€

1.4 Qualité des services

1.4 Qualité des services

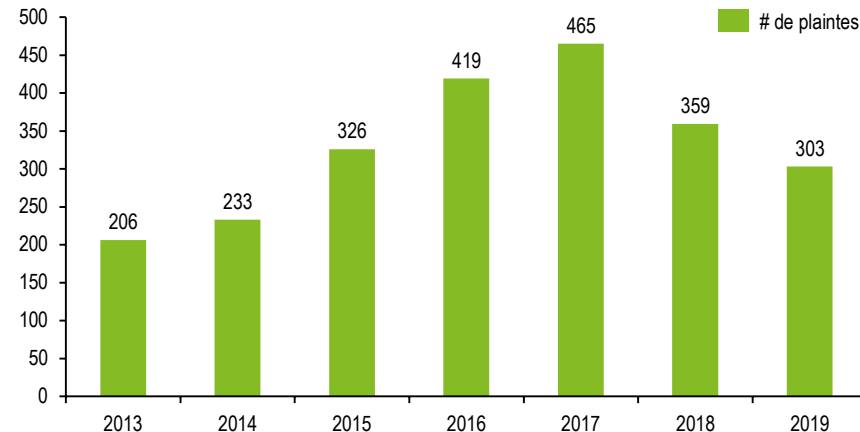
1.4.1 Taxis

En dehors de la question tarifaire, l'attractivité du secteur des taxis est aussi fonction de la perception des clients quant à la qualité du service. Dans cette section, nous présentons plusieurs indicateurs relatifs à la qualité du service de taxis.

Plaintes

Nous avons d'abord analysé l'évolution du nombre de plaintes par année. En observant cette évolution, on constate une augmentation globale de 47%. Le nombre de plaintes a augmenté de 2013 à 2017 avant de décroître. Pour l'année 2013, le nombre de plaintes était de 206, de 465 en 2017 et de 303 en 2019.

Au vu de ces chiffres, il pourrait être conclu que le secteur a mauvaise réputation car le secteur fourni une mauvaise qualité de service et que celle-ci s'aggrave d'année en année. Pour infirmer ou confirmer ce postulat, nous avons décidé d'analyser d'autres facteurs qui pourraient influencer ce nombre de plaintes annuel.



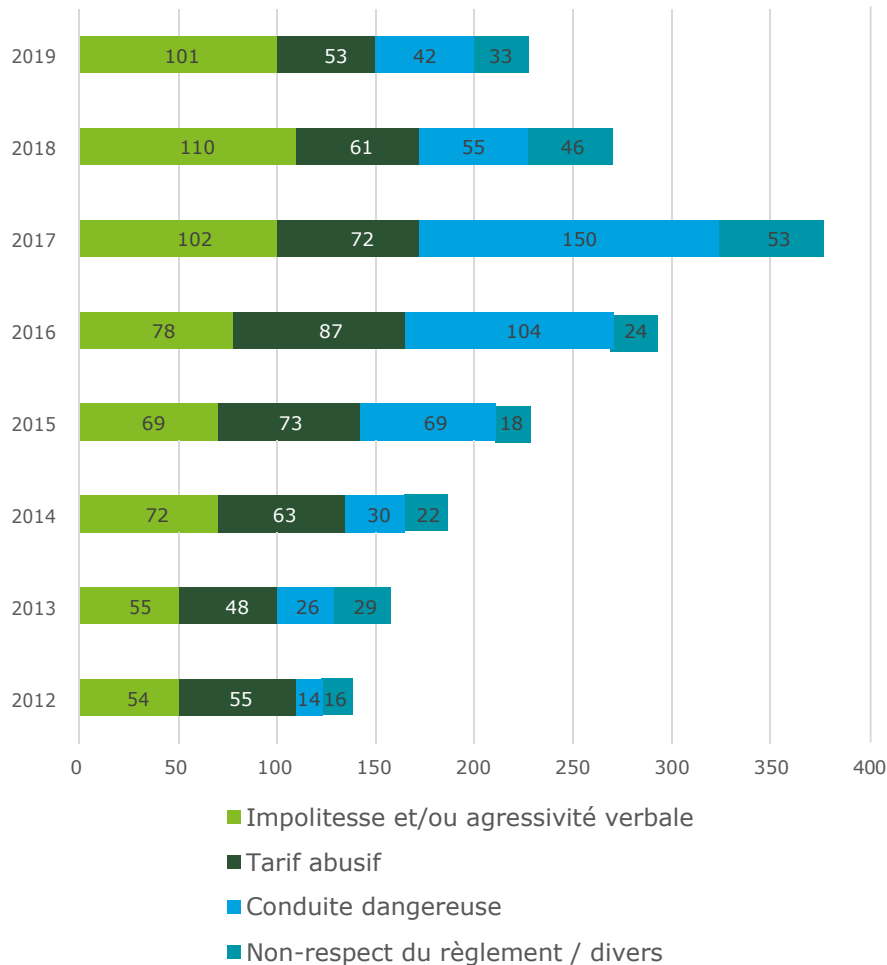
Depuis 2015, la Région de Bruxelles a mis en place différentes initiatives pour inciter les citoyens à exprimer un mécontentement rencontré lors de l'utilisation d'un service de taxis. Par exemple, des campagnes de sensibilisation ont été menées, les procédures de plaintes ont été simplifiées et rendues plus accessibles au public. Ceci a certainement poussé le citoyen à plus vite se plaindre. Dès lors, ce graphique montre une augmentation du nombre de plaintes mais il montre également le succès des démarches entreprises par Bruxelles Mobilité. Celles-ci doivent se poursuivre et être encouragées. En permettant un dialogue plus important avec les clients, Bruxelles Mobilité peut jouer un rôle de catalyseur et favoriser l'amélioration de l'expérience client, qui est un vecteur important de la transformation du secteur des taxis.

D'un autre point de vue, lorsque l'on compare le nombre de plaintes déposées par rapport au nombre de courses par an, on remarque que le nombre de plaintes sur le nombre de courses total par an représente seulement 0,00606%. En effet, pour un total de 5 millions de courses, Bruxelles Mobilité ne comptabilise que 303 plaintes. Au vu de cette analyse, nous pouvons remarquer que la qualité des services de taxis perçue par les clients n'est pas mauvaise car elle ne représente même pas 1% du nombre de courses total par an.

1.4 Qualité des services

1.4.1 Taxis

Il a aussi été intéressant d'analyser l'évolution du type de motif des plaintes. Les plaintes sont regroupées chaque année par catégorie (Tarif abusif, agressivité du chauffeur, temps d'attente, propreté du véhicule, etc.).



Si on analyse cette évolution des motifs des plaintes, on se rend compte qu'il y a un changement au fil des années. En effet, pendant plusieurs années, le motif du tarif abusif était le motif premier des plaintes déposées auprès de Bruxelles Mobilité. En 2012, il représentait 29,5% des plaintes. En 2019, ce motif de tarif abusif ne représentait plus que 17% des plaintes. Il y a donc une évolution à la baisse.

Les plaintes concernant des conduites dangereuses ont augmentées au fil des années. Ce motif représentait 7% en 2012 et est monté jusqu'à 32% en 2017 avant de redescendre à 14% en 2019.

Les plaintes déposées avec le motif d'une impolitesse/agressivité verbale de la part des chauffeurs, elles ont eu tendance à rester stables mais élevées. Ces plaintes représentaient 29% en 2012 et 33% en 2019.

Cela montre que si le secteur veut renforcer son image auprès de ses clients potentiels, la gestion de la tarification est un élément important mais il n'est pas le seul et qu'un effort important doit aussi être fait sur le comportement et la conduite des chauffeurs.

Dès lors, nous pouvons conclure que:

- Il est important de continuer à développer une culture du feedback par le biais de Bruxelles Mobilité;
- L'aspect tarifaire n'est pas le seul élément qui peut influencer négativement la qualité perçue. Ceci renvoie à l'importance du comportement des chauffeurs
- Il est important de mentionner que les plaintes ne représentent qu'une part minime de l'ensemble des courses effectuées mais ces problèmes de qualité ternissent la réputation de l'ensemble du secteur et doivent donc être des points d'attention pour le secteur.

1.4 Qualité des services

1.4.2 Location de voitures avec chauffeurs

Location de voitures avec chauffeur

Les plateformes électroniques ont connu un engouement dès le début de leur entrée sur le marché. Leurs tarifs, la simplicité de réservation et de paiement, la disponibilité du service sont des facteurs potentiels de cette popularité.

Selon une étude de marché menée pour Uber par l'entreprise de sondage et de marketing d'opinion, IPSOS, sur le leader des plateformes électroniques, il ressort que la satisfaction générale des clients est élevée pour le service fourni par les chauffeurs Uber. En effet, dans l'étude 2016, 88% des utilisateurs considéraient l'application Uber comme étant la meilleure application de transport. En 2019, ce chiffre est de 87%. Également, 78% des clients recommandaient à d'autres personnes d'utiliser Uber. En 2019, ce chiffre est monté à 81%. Au vu de cette étude menée en 2016 et en 2019, il peut être souligné que la qualité des services perçue par les clients d'Uber est très bonne et consistante au fil des années.



Cependant, depuis quelques années, Uber fait face à une certaine perception de la qualité en baisse de la part des clients qui utilisent l'application. En effet, à l'origine les plateformes avaient une image de prestige et ciblaient un segment particulier de la population. Aujourd'hui le marché des VLC est devenu un marché de masse où l'on ne tombe plus systématiquement sur des berlines luxueuses.. Ce marché de masse a ouvert les portes à un échantillon de nouveaux chauffeurs avec une nouvelle gamme de voitures qui ne plaisent pas toujours aux clients.

En effet, les véhicules VLC avaient tendance, au début de leur arrivée sur le marché, à faire des attentions aux clients: Bouteille d'eau, bonbon, mise à disposition d'un chargeur. Aujourd'hui, certains des clients se plaignent de ne plus retrouver ce service. Le secteur des VLC justifie cette diminution de 'petites attentions' par le fait qu'au début les clients payaient plus cher pour les trajets en Uber et que donc il était plus aisé pour le chauffeur de fournir un service supplémentaire. De nos jours, les chauffeurs VLC expliquent qu'il est devenu compliqué et coûteux de fournir le même service que précédemment.

Effectivement, la qualité du service n'est plus aussi premium qu'au début et cette baisse de qualité va de pair avec une baisse du prix des courses. Ce phénomène a vu naître une nouvelle clientèle qui contribue à la massification du marché des VLC. Dès lors, cette baisse relative de qualité frappe surtout les premiers clients d'Uber car pour les clients qui recherchent un service de transport de personnes traditionnel, cette différence ne se marque pas. En effet, pour ces nouveaux clients, il y a un niveau de satisfaction important par rapport à la qualité du service des VLC.

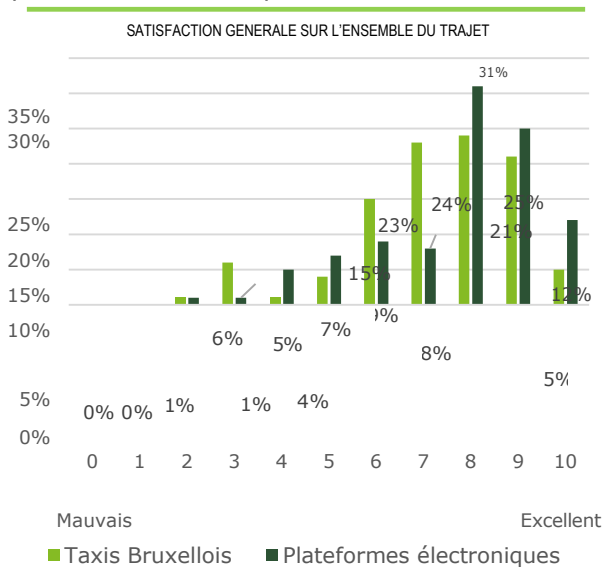
Les plateformes électroniques restent donc populaires auprès du public et cela grâce à leur business model qui se base sur l'application mobile. Les avantages et l'engouement autour des applications mobiles sont développés plus loin dans l'étude.

1.4 Qualité des services

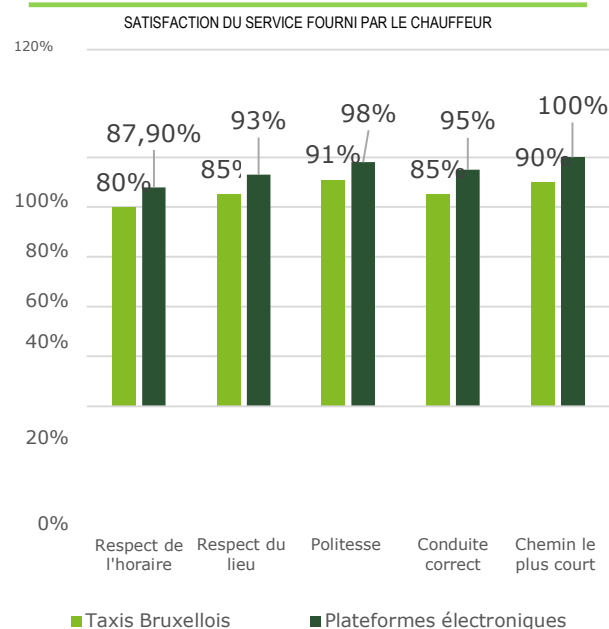
1.4.3 Comparaison entre les services de taxis et les services de VLC

Enquête clients-mystères

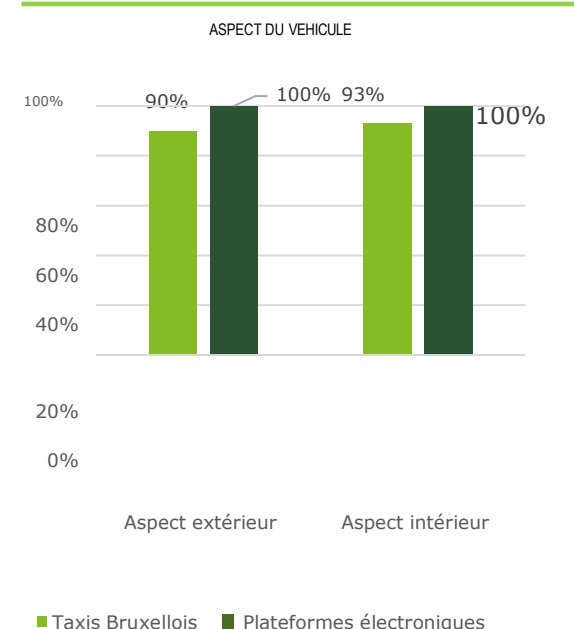
On ne dispose pas des mêmes critères pour comparer la perception de la qualité des VLC et des Taxis. Néanmoins, Bruxelles Mobilité a commandé une étude qui compare la satisfaction des clients pour des services de taxis et des services de VLC. Depuis le début de leur arrivée, le point fort des plateformes électroniques se situe dans la qualité perçue des services fournis et particulièrement le rapport qualité-prix que ces nouvelles économies apportent sur le marché des taxis. Le public a très rapidement donné sa confiance à ces nouveaux acteurs sur le marché. Beaucoup d'utilisateurs ont été conquis par la transparence et la qualité du service délivré par ces plateformes électroniques. La société MCP QUALITY SERVICE a mené une enquête clients-mystères sur le secteur des taxis (taxis verts et taxis bleus) et des plateformes électroniques (Uber, Heetch, CarASAP). L'enquête révèle qu'effectivement, en général, les citoyens sont légèrement plus satisfaits par le service fourni par les plateformes électroniques. Cette enquête se base sur une série de questions qui évaluent la satisfaction du client face au service reçu. Ci-dessous, nous avons repris quelques critères de satisfaction qui montrent dans chaque cas une meilleure satisfaction par les plateformes électroniques.



Ce graphique représente le pourcentage de clients qui ont donné une note de 1 à 10 aux services de taxis et VLC. De manière générale, les clients ont été plus satisfaits sur l'ensemble du trajet pour des courses effectuées par des chauffeurs provenant du segment des VLC.



Le service fourni par un chauffeur provenant du segment des VLC est mieux noté. En effet, le client évalue la prestation des chauffeurs Uber, Heetch, Car ASAP avec des résultats supérieurs.



Des résultats similaires apparaissent du côté de l'aspect du véhicule. Les clients ont tendance à évaluer la propreté et l'allure de la voiture des services de VLC comme parfait

1.5 Conditions de travail

1.5 Conditions de travail

1.5.1 Taxis VS LVC

Conditions de travail

De manière générale, le métier de chauffeur de taxis et celui de chauffeur de VLC est similaire. En effet, tout deux sont situés dans le marché du transport rémunéré de personnes. Cependant, le marché des taxis fait face à un problème important, à savoir une pénurie de chauffeurs. Alors que du côté des services de VLC, ce problème ne se pose pas puisque selon IPSOS commandée par Uber(2019), 95% des chauffeurs de Uber déclarent vouloir continuer dans cette voie-là après 1 an. Pour comprendre où les différences existent, nous avons analysé quatre piliers essentiels des conditions de travail. Nous avons commencé par l'accès au métier et le statut. Nous nous sommes demandés quelle était la raison derrière le fait que le marché des taxis fait face à une pénurie de chauffeurs alors que le marché des VLC ne subit pas ce problème.



ACCES AU METIER

Probablement, l'une des plus grandes différences entre les deux segments est l'accès au métier. En effet, pour devenir chauffeur de taxis, le chauffeur doit passer par un parcours d'accès à la profession. Cette formation permet d'obtenir un certificat de capacité. Grâce à celui-ci, le candidat peut exercer le métier de chauffeur de taxis. Depuis juillet 2019, ce parcours d'accès dure environ 6 semaines. Pendant, cette période, le candidat est soumis à une série de séances d'information, de tests comportementaux et d'exams régionaux. Pour les chauffeurs de VLC, il n'existe actuellement aucune réglementation similaire. En effet, pour devenir chauffeur VLC, il faut fournir un véhicule qui rentre dans les conditions d'une des catégories, mentionnées plus haut, et des documents administratifs. Aucun parcours d'accès n'est nécessaire pour devenir chauffeur VLC.

Cet aspect influence le choix d'un candidat au métier de chauffeur. Le métier n'étant pas très attrayant de base, la rapidité pour devenir chauffeur VLC est bien souvent un critère décisif chez les candidats. Il est à noter que d'après l'étude IPSOS (2019), 19% des chauffeurs Uber étaient sans emploi avant de travailler pour Uber.



STATUT

Un deuxième aspect qui diffère entre le métier de chauffeur de taxis et le métier de chauffeur de VLC est le statut. En effet, la majorité des chauffeurs de VLC ont le statut d'indépendant. Selon le secteur, ce statut d'indépendant est l'une des raisons qui attire beaucoup de candidats à devenir chauffeur de VLC. Beaucoup de chauffeurs préfèrent être indépendants. En effet, ce statut permet aux chauffeurs VLC d'être flexibles et de rouler quand ils le désirent, de cumuler le métier de chauffeur avec un autre travail et d'être son propre patron. En outre, l'autorisation d'exploiter un LVC est gratuite là où le chauffeur de taxi doit nécessairement acquérir une licence ou racheter une société en disposant . Le secteur taxi comporte également – formellement - de nombreux indépendants mais qui disposent, dans les faits, de peu de flexibilité (e.a. mise à disposition obligatoire du véhicule pendant 11h).

Ce deuxième aspect influence également de manière importante le choix d'un candidat au métier de chauffeur. La vie de chauffeur n'est pas toujours évidente à combiner avec une vie de famille. Les plateformes électroniques, qui opèrent sur le marché des VLC, ont réussi à changer cet aspect grâce à leur modèle qui laisse une flexibilité au chauffeur.

1.5 Conditions de travail

1.5.1 Taxis VS LVC

Conditions de travail

Des deux premières conditions décrites précédemment découlent les deux aspects du métier suivants qui rendent le métier de chauffeur (taxis ou VLC) difficiles: Horaire et Salaire. Ces deux spécificités du métier influencent l'attractivité du secteur.



HORAIRE

Le nombre d'heures journalier d'un chauffeur de taxis est important. En effet, le véhicule doit être mis à disposition du public un certain nombre d'heures. Nous observons que, généralement, les chauffeurs de taxis roulent selon deux services de 11 heures. Il y a le service de jour et le service de nuit. Les chauffeurs de taxis sont donc généralement contraint à un horaire fixe, récurrent et systématique pour chaque jour de travail. L'objectif du chauffeur dans les 11 heures de services est de parvenir à faire suffisamment de courses lui permettant ainsi de générer une recette qui va au minimum couvrir les frais auxquels il fait face (essence, entretien, etc.). Les plateformes, par contre, telles que Uber et Heetch permettent aux chauffeurs une plus grande flexibilité quant aux horaires. En effet, le conducteur est libre de choisir ces horaires et de les adapter à son quotidien. Il n'y a pas d'heures minimums à effectuer. Un chauffeur peut travailler aux moments et autant de temps qu'il le désire. Cette caractéristique est possible grâce au statut d'indépendant.

Cette flexibilité est un atout majeur pour le métier de chauffeur de VLC.



SALAIRE

Bruxelles – Bruxelles Mobilité – Direction transport de personnes, MBT Adaptation, Taxis Verts, Taxis Bleus

De plus, il y a une différence en terme de salaire perçu entre un chauffeur de VLC et un chauffeur de taxis. Cette différence n'est pas énorme et dans l'absolu les deux métiers gagnent un salaire modeste. Cependant, le chauffeur de taxis salarié est normalement assuré de gagner le salaire minimum. En effet, si le pourcentage de la recette ne permet pas d'avoir un salaire décent, la convention collective de travail a prévu un salaire minimum garanti de 1.654€ bruts par mois. De l'autre côté, les chauffeurs de VLC gagnent des revenus qui peuvent varier. Si un chauffeur travaille de nuit et en weekend, il peut voir son salaire tripler par rapport à un chauffeur travaillant de jour et en semaine. C'est-à-dire qu'un chauffeur de VLC va être poussé à rouler de manière 'intelligente' et à optimiser les horaires qu'il effectuera afin d'obtenir la plus grosse recette. Tandis que le chauffeur de taxis salarié, doit espérer que durant son service de 11h, il y aura une demande telle qu'il parviendra à effectuer un maximum de courses. Il est à noter que, selon l'étude IPSOS (2019), 36% des chauffeurs Uber considère leur profession de chauffeur pour Uber comme un revenu en plus d'un autre revenu.

1.6 Plateformes électroniques

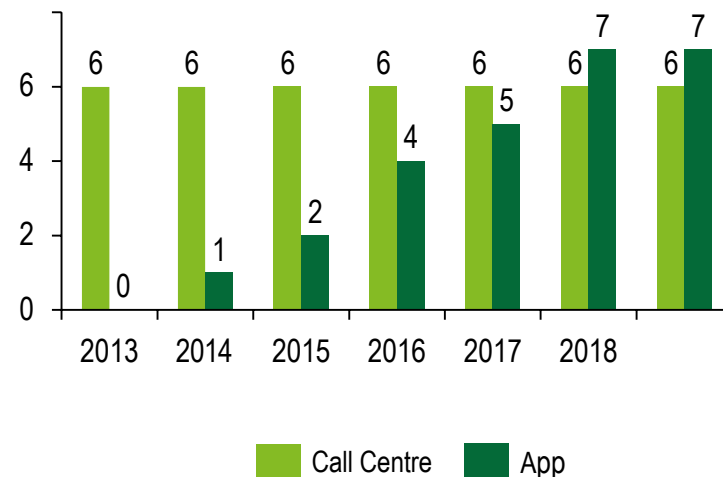
1.6 Plateformes électroniques

1.6.1 Impact des plateformes électroniques sur les centrales téléphoniques

Innovations

Le premier impact des plateformes électroniques sur les centrales téléphoniques se situe dans la manière de commander un taxi. En effet, jusqu'en 2013, les centrales téléphoniques n'avaient qu'une voie de communication avec les clients et celle-ci était via les téléphonistes qui dispatchaient les commandes à travers les différents taxis affiliés à la centrale.

L'entrée des plateformes électroniques telles que Uber/Heetch sur le marché a poussé 8 les centrales téléphoniques à innover et à investir dans de nouvelles technologies telles que les plateformes électroniques (applications). En effet, dès 2014, les deux centrales dominantes Taxis Verts et Taxis Bleus ont développé leurs propres applications ayant les mêmes fonctionnalités que l'application Uber. Par la suite, les autres opérateurs ont suivi la tendance et ont développé leurs applications. L'impact de ces plateformes électroniques est conséquent à tel point qu'en juin 2018, des taxis bruxellois ont décidé de se lancer dans l'univers 'Uber' et de créer une application mobile de réservation avec des taxis officiels. Cette application a pour but de concurrencer le modèle d'Uber.



Le graphe ci-contre représente ce que l'on vient d'expliquer. On remarque qu'à partir de 2014, les centrales téléphoniques ont les unes après les autres développé leurs applications mobiles. En 2018 et 2019, nous avons 7 centrales téléphoniques. Cependant, seulement 6 d'entre-elles ont une centrale téléphonique à proprement parlé avec des téléphonistes. La 7^{ème}, Victor cab, ne fournit qu'un service via l'application mobile.

Avec l'innovation technologique apportée par les plateformes électroniques, aujourd'hui, les centrales téléphoniques ont développé différentes possibilités pour le client de commander. Il n'y en a pour tous les goûts. En effet, l'utilisateur peut commander via la méthode traditionnelle c'est-à-dire appeler un numéro central et avoir le service de dispatching par un téléphoniste. Ou bien, le client peut commander un taxi via l'application mobile ou le site web. Dans la section suivante, nous expliquons pourquoi le modèle des plateformes électroniques basé sur une application mobile est si populaire auprès du public.

1.6 Plateformes électroniques

1.6.1 Impact des plateformes électroniques sur les centrales téléphoniques

L'application mobile

Auparavant il existait deux options pour commander un taxi. Soit il fallait composer le numéro de téléphone d'une centrale téléphonique qui sert d'intermédiaire entre le client et les compagnies de taxis, ou directement le numéro de téléphone d'une entreprise de taxis. Soit il était possible de prendre un taxi dans la rue sans commande au préalable. Aujourd'hui ces deux options existent toujours mais elles ont été complétées par diverses options supplémentaires. Tout d'abord, les plateformes électroniques révolutionnent le marché des taxis avec des technologies qui permettent de fournir aux clients et aux chauffeurs de nouvelles alternatives.

La plus grande révolution se situe dans les applications mobiles sur lesquelles les acteurs tels que Uber et Heetch basent leur business model. En effet, l'application mobile permet aux clients et aux chauffeurs de faire face à une quantité de fonctionnalités immense. L'engouement autour de ces applications mobiles se justifie par les différentes fonctionnalités de l'application et les avantages qu'elles proposent.

Grâce aux applications mobiles, les voyageurs et les chauffeurs de taxis peuvent vivre une expérience plus agréable. En effet, les plateformes électroniques permettent:

- Efficacité de l'allocation: les applications mobiles permettent une meilleure adéquation de l'offre et de la demande. Ceci offre aux chauffeurs la possibilité d'avoir moins de temps de conduite sans passager et moins de temps d'attente.
- Visibilité et prévisibilité de la course: Le client a une meilleure visibilité sur la localisation de son taxi et l'heure d'arrivée de celui-ci. Cela signifie qu'il y a une diminution du temps d'attente et du niveau de frustration de la part des clients. Le client peut aussi voir le trajet entrepris par le chauffeur lorsque la course est en route. Cela permet une transparence pour le client.
- Rapidité de la commande: En quelques clics, la course est commandée, payée et le chauffeur est déjà en chemin pour intercepter le client. Les applications permettent une vraie facilité dans la manière de payer la course. Le paiement instantané via l'application est un atout majeur que les clients et chauffeurs apprécient.
- Contrôle de la qualité du service: les applications mobiles permettent d'évaluer le niveau de courtoisie du chauffeur, la qualité du service et donne la possibilité aux clients de noter le chauffeur. Ceci est aussi possible de la part des chauffeurs envers les passagers. Dès lors, grâce aux partages d'informations, il y a une diminution des comportements non désirés de chauffeurs ou de passagers.
- Visibilité et prévisibilité de la tarification: les applications mobiles donnent la possibilité à l'avance de connaître une estimation du prix de la course ou bien même d'obtenir un prix fixe pour la course avant que celle-ci ne démarre. De plus, les applications mobiles permettent de procéder au paiement de la course via un prélèvement bancaire et donc évitent aux clients d'avoir de l'argent liquide sur eux.

1.7 Flux provenant des autres régions

1.7 Flux provenant des autres régions

1.7.1 Estimation du flux provenant de la Région wallonne

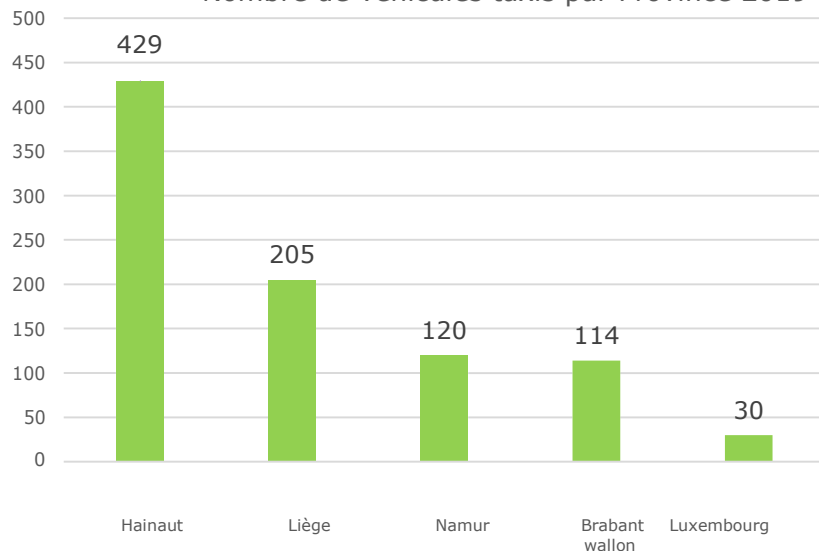
Flux des services de taxis wallons

L'approche utilisée pour estimer le nombre de taxis ayant une autorisation wallonne et opérant sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale se base sur la répartition du nombre de véhicules par Province et du nombre de taxis pour 1000 habitants par Province. Pour ce faire, nous avons été sur le site web du Service Public de Wallonie qui met à disposition la liste des services de taxis et de VLC autorisés en Wallonie. La liste permet d'identifier dans quelle commune l'entreprise de taxis ou VLC possède son siège social.

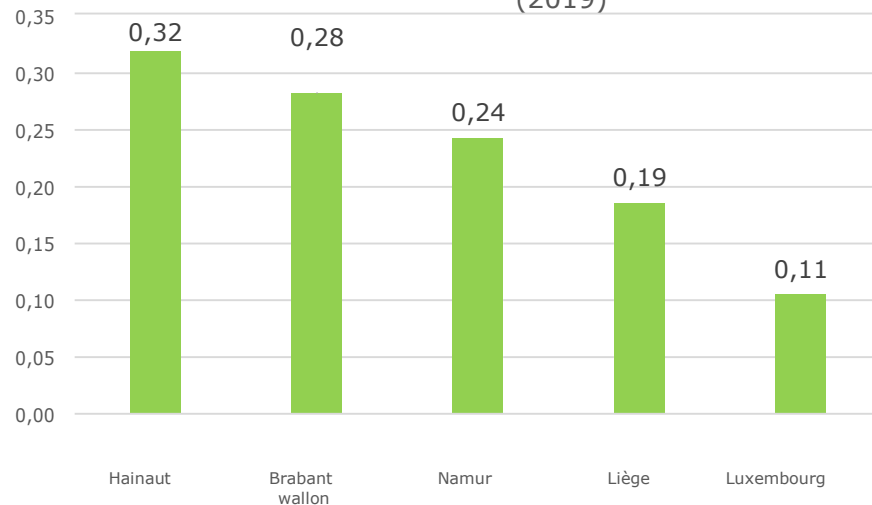
ENTREPRISES DE TAXIS AUTORISEES PAR LE SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Aucun n'exploitant de taxis n'a son siège social dans la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la majorité se situe dans les provinces du Hainaut et de Liège où il y a respectivement 429 et 205 taxis (70,6% des taxis wallons). Ensuite, on remarque que le nombre de taxis en Province de Namur et en Province du Brabant wallon sont proches. En effet, il y a 120 véhicules taxis dans la Province de Namur et 114 dans la Province du Brabant wallon. Cependant, en terme du nombre de taxis par 1000 habitants, on remarque une répartition différente. La Province du Hainaut comptabilise le plus grand nombre de taxis pour 1000 habitants. Derrière la Province du Hainaut, on retrouve la Province du Brabant wallon qui comptabilise 0,28 taxis pour 1000 habitants alors que la Province de Liège ne comptabilise que 0,19 taxis pour 1000 habitants. La Province du Brabant wallon se situant à proximité immédiate de Bruxelles, ce nombre relatif important de taxis par 1000 habitants peut potentiellement indiquer un transfert d'activités de ces taxis vers Bruxelles. Cette hypothèse doit toutefois être confirmée par une étude approfondie des trajets des taxis wallons.

Nombre de véhicules taxis par Province 2019



Nombre de taxis par 1000 habitants par Province (2019)



1.7 Flux provenant des autres régions

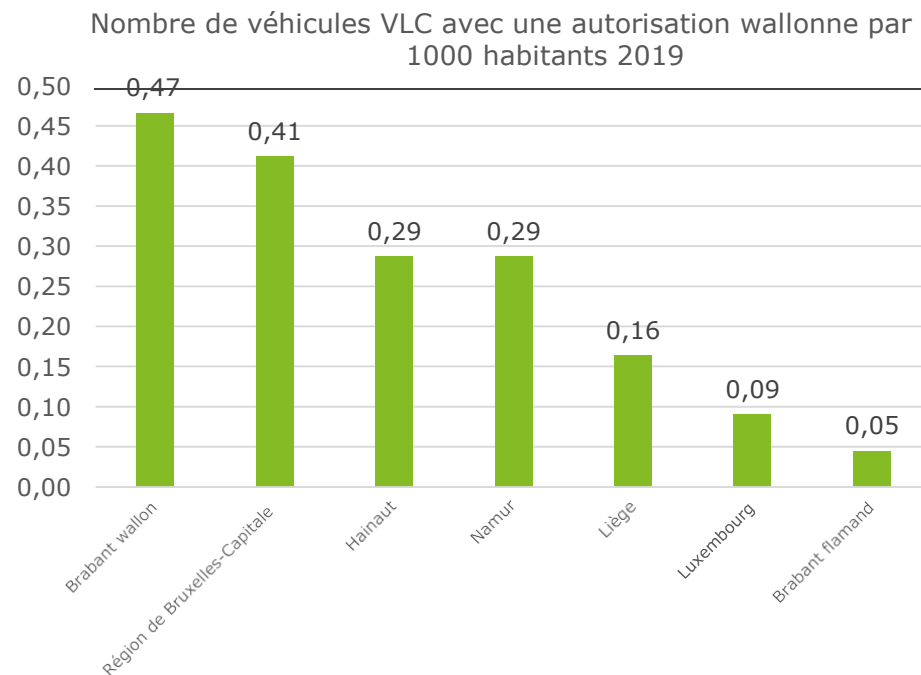
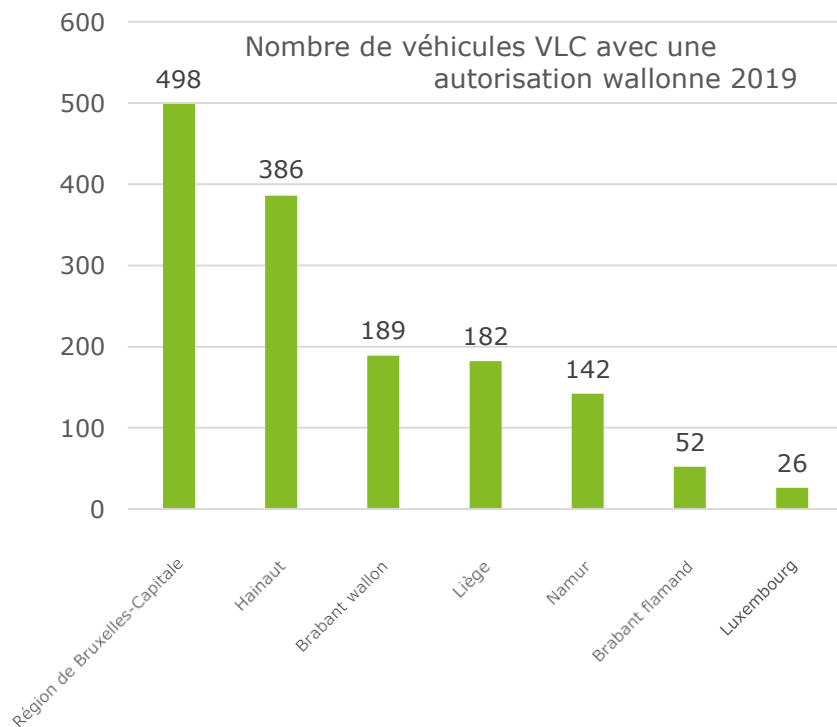
1.7.1 Estimation du flux provenant de la Région wallonne

Flux des services de VLC wallons

Afin d'estimer le nombre d'exploitants VLC qui opèrent potentiellement sur la Région de Bruxelles-Capitale, nous avons analysé le siège social de chaque exploitant qui procure un service de VLC autorisé par le SPW, c'est-à-dire des exploitants avec une autorisation wallonne. Lorsque l'on répartit les exploitants de VLC par Province basé sur le siège social, nous obtenons les résultats suivants:

ENTREPRISES DE VLC AUTORISEES PAR LE SERVICE PUBLICQUE DE WALLONIE

La répartition des véhicules de service VLC ayant une autorisation wallonne est différente de celle des services de taxis. En effet, lorsque l'on répartit les exploitants de VLC par Province basé sur le siège social, nous remarquons que, sur 808 exploitants de VLC ayant une autorisation wallonne, une grande majorité se situe à Bruxelles ou en périphérie. En effet, 47% ont un siège social à Bruxelles, 10% dans la Province du Brabant wallon et 5% dans la Province du Brabant flamand, en périphérie de Bruxelles. Cette répartition montre que 498 véhicules de service VLC ont un siège social dans la Région de Bruxelles-Capitale, 189 véhicules dans la Province du Brabant wallon et 52 en Province du Brabant flamand. On peut donc estimer que le flux entrant des services wallons de VLC s'élève à au moins 500 véhicules.



1.7 Flux provenant des autres régions

1.7.2 Estimation du flux provenant de la Région flamande

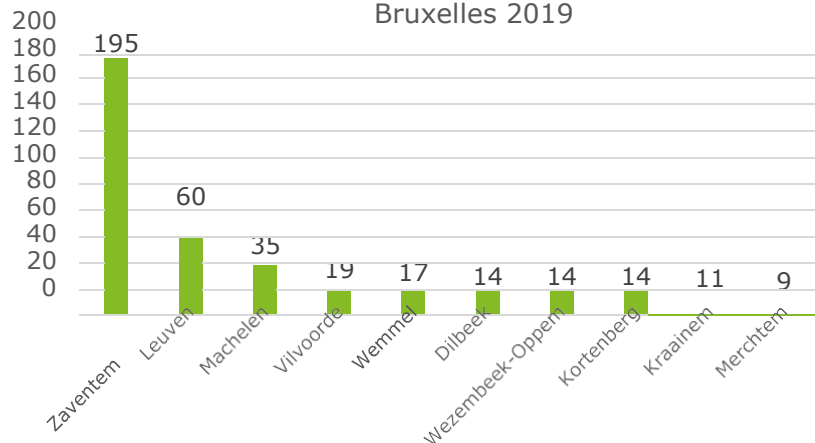
Flux des services de taxis flamands

L'approche utilisée pour estimer le nombre de taxis ayant une autorisation flamande et opérant sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale se base sur l'hypothèse que les exploitants de taxis ayant une autorisation provenant des communes flamandes en périphérie de Bruxelles travaillent potentiellement sur le marché de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour ce faire, nous avons été sur le site web du GTL-Taxi qui met à disposition une vue d'ensemble sur le nombre d'autorisations octroyées par commune pour les taxis et pour les VLC.

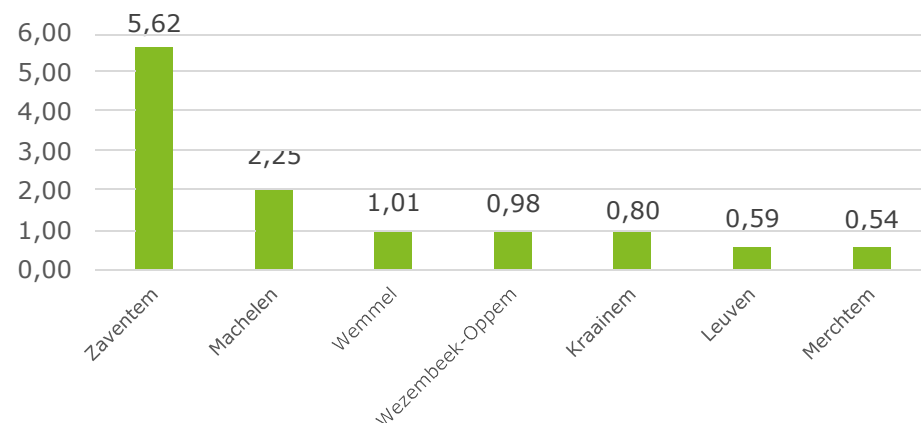
ENTREPRISES DE TAXIS ENREGISTREES EN FLANDRE

Nous avons d'abord analysé le nombre d'exploitants de taxis ayant une autorisation flamande par communes. Nous avons pris les dix communes qui délivrent le plus d'autorisations pour les services de taxis. La commune de Zaventem enregistre le plus grand nombre d'exploitants de taxis (195). Ceci s'explique par la présence de l'aéroport qui demande un nombre important de taxis. Le nombre total d'exploitants ayant une autorisation flamande, toutes communes confondues à travers la Région flamande, s'élève à 1.123. Le pourcentage d'exploitants qui ont leur autorisation dans la Province du Brabant flamand est de 26%, ce qui représente 292 exploitants de taxis. Ces exploitants se retrouvent majoritairement dans des communes en périphérie de Bruxelles (Dilbeek, Vilvoorde, Wezembeek-Oppem). C'est pourquoi, nous avons décidé de regarder le nombre de véhicules enregistrés par commune en périphérie de Bruxelles. On voit effectivement que les communes qui comptabilisent un grand nombre de véhicules taxis sont des communes en périphérie de Bruxelles telles que Dilbeek, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Machelen. Il y a donc potentiellement un flux entrant de taxis avec une autorisation flamande sur le territoire bruxellois.

Communes comptabilisant le plus grand nombre de véhicules taxis avec une autorisation flamande en périphérie de Bruxelles 2019



Communes dans le Brabant flamand comptabilisant le plus grand nombre de véhicules 2019 par 1000 habitants



1.7 Flux provenant des autres régions

1.7.2 Estimation du flux provenant de la Région flamande

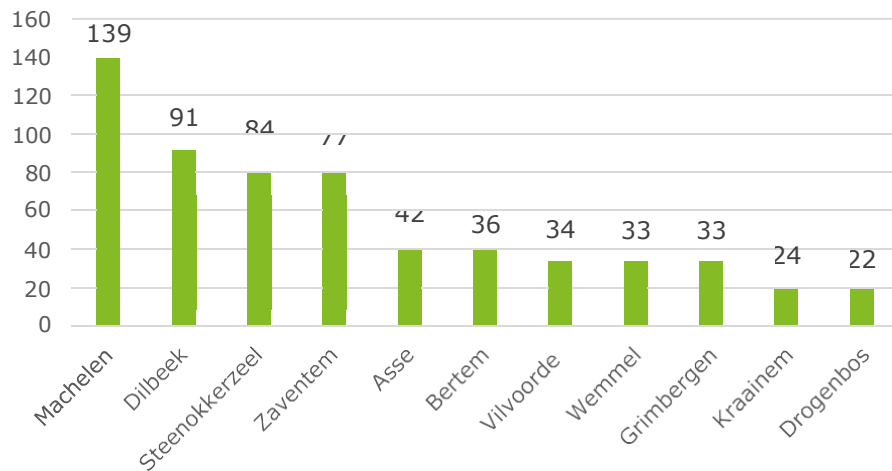
Compétition des services de VLC flamands

L'approche utilisée pour estimer le nombre de VLC ayant une autorisation flamande et opérant sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale se base sur la même approche que l'estimation du flux entrant de taxis flamand. Nous avons, à nouveau, trouvé les informations sur le site web du GTL-Taxi qui met à disposition une vue d'ensemble sur le nombre d'autorisations octroyées par commune pour les taxis et pour les VLC.

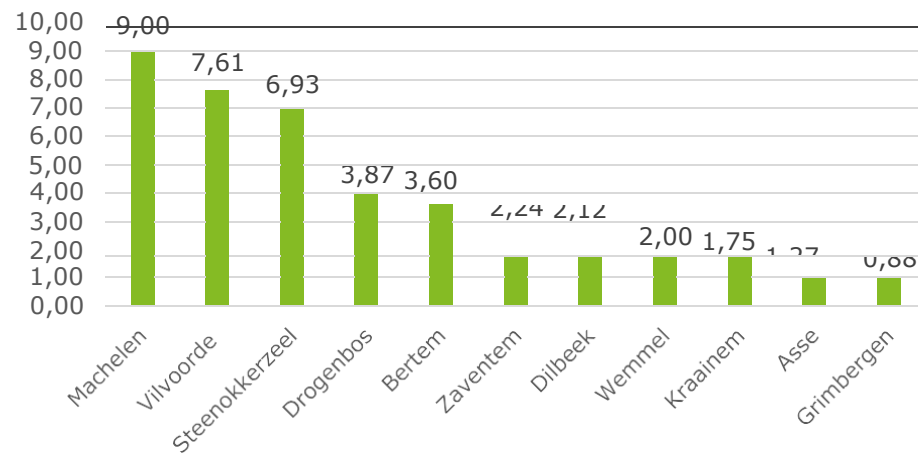
ENTREPRISES DE VLC ENREGISTREES EN FLANDRES

Alors que pour les services de taxis, il suffisait de regarder le top 10 des communes qui comptabilisent le plus d'exploitants pour avoir une vue sur la majorité des acteurs exploitants sur le marché flamand. Pour les exploitants VLC, il y a plus de communes qui comptabilisent un grand nombre d'exploitants VLC. En effet, on parle ici d'un top 16. Parmi ces 16 communes, sept se situent dans le Brabant flamand en périphérie de Bruxelles. En effet, il y a 91 exploitants à Dilbeek, 63 exploitants à Machelen et 32 exploitants à Bertem. Lorsqu'on regarde le nombre de véhicules par communes, on peut noter que ce sont les communes en périphérie de Bruxelles qui comptabilise le plus grand nombre de véhicules. C'est pourquoi, nous avons regardé les communes en périphérie de Bruxelles. En partant du principe que la grande majorité des VLC ne roule pas en Flandre mais sur le territoire bruxellois. On peut estimer que le flux entrant de véhicules VLC s'élève à plus de 500 véhicules en incluant Zaventem.

Communes comptabilisant le plus grand nombre de véhicules VLC avec une autorisation flamande en périphérie de Bruxelles 2019



Communes en périphérie de Bruxelles: Nombre de véhicules VLC avec une autorisation flamande par 1000 habitants 2019



Chapitre 2

Impact socio-économique

2.1	Potentiel de développement du marché	52
2.2	Système d'autorisations	65
2.3	Tarification	71
2.4	Conclusions	77

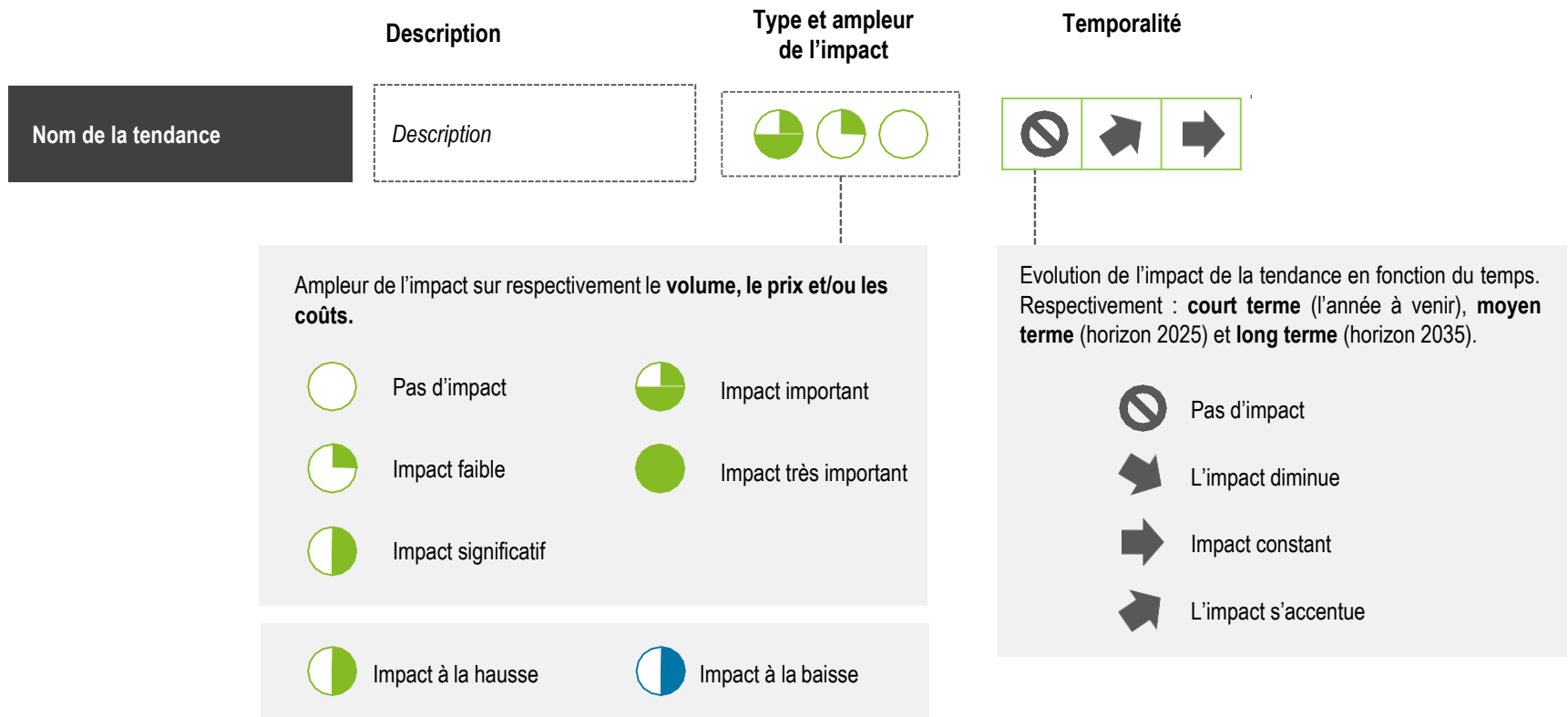
2.1 Potentiel de développement du marché

2.1 Potentiel de développement du marché

2.1.1 Vue d'ensemble
































































Afin d'analyser l'évolution du secteur du transport rémunéré de personnes, Deloitte a analysé 9 tendances qui pourraient potentiellement impacter le secteur. C'est l'impact sur la rentabilité du secteur qui a été analysé selon les différentes tendances. Un impact sur le volume, le prix ou les coûts influence la rentabilité. Certaines de ces tendances peuvent perturber le secteur dans son ensemble, alors que d'autres, comme nous l'expliquons dans la suite n'auront pas ou que peu d'impact.

Un récapitulatif de ces impacts a été réalisé afin d'avoir une vue d'ensemble. Voici comment le lire :



2.1 Potentiel de développement du marché

2.1.1 Vue d'ensemble

		Description	Type et ampleur de l'impact			Temporalité		
			VOLUME	PRIX	COÛTS	COURT	MOYEN	LONG
	Investissements dans la mobilité	Une amélioration de l'offre et de la qualité des transports publics (train, métro, bus, tram) augmentera la part modale des transports publics au détriment des taxis .						
	LEZ et interdiction de voitures à combustion	L'instauration d'une LEZ de plus en plus restrictive entrainera une augmentation de la demande venant des personnes possédant une voiture non conforme et ne voulant pas la remplacer.						
	Voitures partagées	La RBC se fixe comme objectif d'augmenter le nombre de voitures partagées avant d'en augmenter ensuite son utilisation. Ce moyen de déplacement se substitue généralement aux taxis .						
	Taxis partagés	Le concept de partager le prix de la course entre plusieurs clients augmente potentiellement le prix d'une course, donc la marge pour le chauffeur, mais cette innovation n'a pas décollé en RBC.						
	Véhicules autonomes	La voiture autonome va considérablement changer la manière dont les gens se déplacent et certainement l'industrie du transport rémunéré de personnes dans son ensemble.						
	Tourisme	Le tourisme de plaisir, en nette augmentation n'impacte pas significativement la demande de taxis. Le tourisme d'affaire, qui lui influence la demande de taxis ne connaît qu'une faible croissance .						
	Zones 30km/h	L'instauration de zones 30km/h augmentation du volume de kilomètres pouvant être fait en une journée car la congestion serait diminuée (les effets accordéons étant atténués).						
	Réduction des emplacements de stationnement	Le stationnement est un outil puissant pour orienter les comportements en mobilité. La réduction des emplacements de favoriserait donc les déplacements en taxis plutôt qu'en voiture personnelle.						
	Mobility-as-a-Service	L'intégration des taxis dans les solutions MaaS sera réalisé à long terme et va stimuler des alternatives. Une diminution potentielle de la demande au profit d'autres transports est à prévoir.						

2.1 Potentiel de développement du marché

2.1.2 Vue d'ensemble à court, moyen et long terme



Court Terme
Dans l'année



Moyen Terme
Horizon 2025



Long Terme
Horizon 2035

A court terme, la rentabilité du secteur a tendance à diminuer.

A moyen terme, la rentabilité du secteur continue de diminuer mais dans une moindre mesure.

Le futur du marché des taxis, sur le long terme, reste incertain.

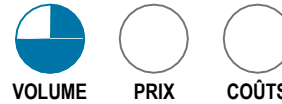
- Cela s'explique par une **diminution potentielle du volume** due à une hausse des investissements du gouvernement dans les transports publics tels que le métro, le tram et le bus, la promotion des voitures partagées, et le manque d'intégration des taxis dans les services de Maas. Cette diminution n'est pas suffisamment compensée par une augmentation de la demande due à la réduction des emplacements de stationnement, l'introduction de la LEZ et la faible croissance du tourisme d'affaire.
- Ces tendances provoquent un changement des habitudes de mobilités des citoyens et les poussent à se séparer de leur voiture individuelle. Cependant cela ne les oriente pas spécifiquement vers le secteur des taxis. D'autres alternatives à la voiture individuelle sont promues de manière plus efficace que ne l'est le taxi. Pour pouvoir profiter des changements de comportement en matière de mobilité, le secteur des taxis doit réfléchir à une stratégie et un positionnement commercial unique.

- Et pour cause, la LEZ devenant de plus en plus restrictive, les zones 30km/h se généralisant et la réduction du nombre de stationnement influençant davantage le choix modal, le **volume des déplacements en taxi pourrait connaître une croissance**. Cela est à nuancer par l'arrivée de véhicules opérant sous une certaine forme d'autonomie, les transports publics devenant de plus en plus confortables et accessibles et la demande grandissante de voitures partagées.
- En ce qui concerne les coûts, les taxis seront dans l'obligation de renouveler leur flotte pour se conformer aux normes bruxelloises. En privilégiant des véhicules électriques, le secteur peut espérer **réduire ses coûts** (d'entretien et de fonctionnement) de manière considérable tout en prenant en compte que l'achat d'un véhicule électrique est plus coûteux.
- Enfin, au niveau des prix, si la tendance des taxis partagés refait surface grâce à une meilleure technologie, un prix plus élevé par course pourrait augmenter la rentabilité du secteur. Cependant l'instauration des zones 30km/h fluidifie le trafic, permettant aux taxis de rouler à plus de 16km/h, réduira le prix total d'une course.

- En effet, la tendance la plus disruptive reste bel et bien l'augmentation des véhicules autonomes. Une réelle menace pour le secteur des taxis tel qu'on le connaît aujourd'hui existe si celui-ci ne trouve pas sa place parmi les acteurs de cette tendance.
- Posséder une voiture individuelle ne sera probablement plus aussi fréquent, les transports en communs seront plus confortables et disponibles, les véhicules partagés seront plus courants.
- La structure de l'emploi et les conditions de travail peuvent drastiquement changer en fonction de comment le secteur se positionne face à cette tendance.

2.1.3 Détails des 9 tendances

Investissements dans la mobilité



Les investissements annoncés par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en termes de mobilité sont considérables.

Dans le GoodMove (*Plan Régional de Mobilité, 2019*) il est notamment mentionné que le gouvernement a décidé d'investir dans les transports en commun. Cette investissement va permettre aux transports en commun et à la mobilité douce en générale de se développer et de s'améliorer.

La volonté est :

- D'augmenter l'offre de bus (**348 millions d'investissement**)
- De réaliser de nouvelles lignes de tram (**477,5 millions d'investissement**)
- De renforcer le réseau de métros (**2,1 milliards d'investissement**).

Sachant que ce secteur est concurrent à celui des taxis si l'on regarde l'offre de mobilité en général, il est probable que la **demande en taxi diminue**.

Ce sera surtout le cas si la qualité (confort, ponctualité, accessibilité) des transports s'améliore mais que les prix restent démocratiques.

Au sujet des prix, d'ailleurs, en 2020, la **gratuité des transports bruxellois** s'appliquera pour les personnes de moins de 25 ans et de plus de 65 ans.

Il est également fait mention dans la déclaration de politique du gouvernement bruxellois (2019) que le secteur des taxis, considéré comme service d'utilité publique, serait **réformé** afin d'améliorer les conditions de compétition et de travail des chauffeurs.

Cependant, bien que l'ambition du gouvernement soit de **changer la part modale** : passer de 33% à 25% de déplacements en véhicule motorisé individuel pour l'ensemble des déplacements en lien avec la Région, le gouvernement souhaite également **diminuer le taux de motorisation** (voiture ordinaire et assimilée : minibus, camping-car, ambulance, corbillard, taxis et voitures mixtes).

L'objectif serait de passer de 414 voitures/1000 habitants à 334 voitures/1000 habitants en 2030.

Pour ces raisons, une diminution de la demande en taxis est à prévoir à court et moyen terme, jusqu'à ce que les taxis réussissent à trouver une manière de s'intégrer à l'offre de mobilité dite « douce ».



Source : GoodMove

2.1.3 Détails des 9 tendances

LEZ et interdiction de voitures à combustion



De plus en plus de types de voiture seront bannis de Bruxelles : Le gouvernement (2019) **affirme sa volonté d'une sortie du diesel au plus tard pour 2030, et de l'essence et du LPG au plus tard pour 2035.**

Une des conséquences de cela est qu'une proportion croissante de navetteurs gareront leur voiture à l'entrée de Bruxelles (Park and Ride). Il y a donc un marché potentiel pour l'industrie des taxis en se positionnant dans ces **zones de parking.**

Cependant, il est probable que ces zones se situent légèrement en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, rendant le prix du taxi plus cher (zone II) ou la prise en charge impossible (maraude).

Si tel est le cas, un changement dans la législation sera nécessaire.

190 000 voitures entrent dans Bruxelles chaque jour. **57,37% des véhicules roulent au Diesel à Bruxelles. Le taux d'occupation moyen par voiture en Belgique est de 1,37 (IBSA, 2018).** Si les voitures roulant au diesel ne sont plus autorisées dans Bruxelles, **149 334 navetteurs** devront trouver une solution alternative pour se rendre dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Certains opteront pour les transports en commun, d'autre remplaceront leur voiture mais une partie de ces gens choisiront les taxis partagés ou non.

Pour être précis, en 2025, 20% des nouvelles immatriculations seront des véhicules « zéro-émission ». Pour les autorités publiques et les transports publics (lignes de bus), tous les nouveaux achats de voitures et d'autobus seront « zéro-émission ». Et en 2030, au minimum 50% des nouvelles immatriculations seront des véhicules « zéro-émission ».

Cette **greenfication de la flotte** en véhicules électriques (autorisés) aura des conséquences sur la rentabilité du secteur dans les années à venir. En effet, les voitures électriques ont des coûts d'entretien réduits d'environ 25% par rapport à une voiture à essence ou diesel (*Automobile propre, 2018*). De plus, le véhicule électrique permet de réduire les coûts de fonctionnement au niveau du « plein » puisqu'un véhicule électrique coûte moins de 2 euros aux 100 km contre 6,16 euros pour un modèle Diesel et 7,44 euros pour un essence (*Notre Planète, 2019 et EEA Report, 2018*)

Tableau 13.1.1.4
Parc de voitures¹ par type de carburant en Région de Bruxelles-Capitale : 2006-2017 (au 1er août)

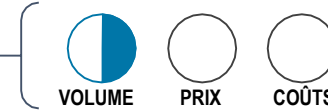
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Essence	238 770	227 935	218 899	209 695	203 505	199 455	192 881	188 084	187 758	188 463	190 128	196 832
Diesel	240 893	263 783	284 187	296 147	313 296	306 854	310 331	313 204	316 954	316 210	285 601	282 925
LPG	2 498	2 282	2 115	1 977	1 741	1 573	1 370	1 193	1 077	913	832	771
Électricité	2	1	1	2	9	73	223	255	406	529	617	883
Hybride essence-électricité ⁴²	-x	-x	-x	-x	-x	-x	1 374	2 060	2 823	3 737	4 866	6 792
Hybride diesel-électricité ⁴³	-x	-x	-x	-x	-x	-x	-x	199	292	549	562	575
Autres	4 111	4 109	4 104	4 161	4 609	5 095	4 128	4 151	4 219	4 250	4 270	4 345
Région de Bruxelles-Capitale	486 274	498 110	509 306	511 982	523 160	513 050	510 307	509 146	513 529	514 651	486 876	493 123

Unité : nombre de voitures
Échelle géographique : région
Source : SPF Economie - Statistics Belgium

Source : IBSA

2.1.3 Détails des 9 tendances

Voitures partagées



Les voitures partagées sont en pleine croissance. Malgré le fait que seul 1% de la population adulte de la Région de Bruxelles-Capitale soit client de Cambio (le principal opérateur en matière de voitures partagées à Bruxelles), le taux de croissance annuel moyen est de près de 50% et le nombre de réservation suit la même tendance (*Bruxelles Mobilité, 2013*). Entre 2015 et 2016, une croissance de 36% du nombre de véhicules disponibles (tout opérateurs confondus) a été observée.

L'un des impacts de l'autopartage en boucle est la baisse de la possession de véhicules. 32% des répondants à une enquête de satisfaction indiquent qu'ils ont renoncé à leur voiture après avoir pris un abonnement chez Cambio.

La Région s'est fixée un objectif, pour les seuls services en boucle, de 800 voitures partagées réparties sur son territoire d'ici 2020. Une fois une flotte activée de 800 véhicules et à raison d'environ 30 usagers par véhicules en moyenne, l'objectif sera d'augmenter le nombre d'usagers par station (*GoodMove, 2019*).

En ce qui concerne les véhicules de partage en free-floating (véhicules en flotte libre remis à n'importe quel endroit), les acteurs actuellement présents dans la Région de Bruxelles-Capitale indiquent connaître des difficultés à être rentable. Pour Poppy, le défi est de réduire les coûts en proposant peut-être des véhicules moins premium. DriveNow, pour sa part, a décidé de quitter Bruxelles notamment en raison de la très forte proportion de propriétaires de voiture individuelle.

D'après une analyse de E. Martin et S. Shaheen (2016), l'utilisation de voitures partagées substitue celle de taxis dans la majorité des villes qu'ils ont étudiées.

Ces résultats montrent que la voiture partagée concurrence les taxis et qu'une croissance de ce moyen de transport diminuerait la demande du secteur des taxis sur le court terme et dans le futur.

2.1.3 Détails des 9 tendances

Taxis partagés



Différent du taxi collectif, le taxi partagé est également un transport en commun tel que le taxis traditionnel. Le principe consiste à partager son taxi avec d'autres personnes qui font le même chemin afin de réduire le coût du trajet.

Quelques applications se sont développées en Région de Bruxelles-Capitale (Splyt, taxitoshare) afin de faciliter ce genre de mobilité. Ces acteurs ne sont aujourd'hui plus présents à Bruxelles.

Suite à notre entretien avec Taxis Bleus (qui sont à la base de la création de taxitoshare), nous déduisons que la rareté d'un « match » rendait le marché difficile voire impossible. Selon eux, une certaine masse critique est nécessaire pour pouvoir connecter les clients correctement. Lorsqu'ils opéraient encore, ils connaissaient des difficultés à trouver deux personnes disponibles en même temps pour aller au même endroit ou venant d'un même endroit.

Ce marché pourrait cependant être bénéfique à la rentabilité du secteur puisque le prix total est plus élevé que le prix total d'une course individuelle. Le chauffeur peut donc augmenter sa marge sans que cela n'affecte les clients ou la demande.

A court terme, nous comprenons que cette solution n'a pas porté ses fruits à Bruxelles. A moyen et long terme cependant, une meilleure technologie et une communication plus accrue permettrait le succès d'un tel concept. Un entretien mené auprès de Taxis Verts a confirmé la possibilité d'un retour de cette tendance qui, d'une part, bénéficie aux consommateurs qui paye sa course moins cher, d'autre part, qui permet au chauffeur d'augmenter sa marge et donc sa rentabilité, et en plus de cela pourrait engendrer une diminution de la congestion due à un meilleur taux de remplissage des véhicules.

En conclusion, si ces applications font leur retour sur la Région de Bruxelles-Capitale, la rentabilité du secteur pourrait croître.



2.1.3 Détails des 9 tendances

Voitures autonomes



La voiture autonome va considérablement changer la manière dont les gens se déplacent et certainement l'industrie du transport rémunéré de personnes. Cependant, nous estimons que cela ne se fera **pas dans un avenir immédiat** à cause de la complexité de la régulation à mettre en place, des limites de la technologie et l'adaptation lente des infrastructures (Deloitte, 2019). De manière générale, le déploiement des véhicules autonomes se fera progressivement en termes de degré d'automatisation. Selon une étude Deloitte, ce n'est **qu'après 2030** que des voitures au degré avancé d'autonomie prendront réellement de la place dans le paysage de la mobilité.

Pour rebondir, le secteur va devoir se **réformer et changer sa façon d'opérer**, et particulièrement en ce qui concerne les chauffeurs.

- Le secteur pourrait **disparaître** : les véhicules autonomes vont rendre le conducteur du véhicule obsolète. Si l'industrie se centre essentiellement sur le chauffeur, elle ne pourra pas se réinventer et perdra considérablement en parts de marché.

- Le secteur pourrait aussi **se renouveler** : les chauffeurs et les exploitants pourraient devenir exploitants d'une ou plusieurs voiture(s) autonome(s) et de cette manière transformer le business model du secteur. Les emplois pourraient ainsi être préservés si l'on considère que la demande en mobilité autonome sera importante (McKinsey, 2017). En effet, les gens ont tendance à considérer la possession d'une voiture comme de moins en moins utile (McKinsey, 2017). L'utilisation de voiture autonome partagée augmentera potentiellement et donnera l'opportunité aux travailleurs du secteur actuel des taxis de réinventer leur métier au travers du véhicule autonome. Selon l'étude Arthur D. Little (2019), les SRT (Surface Robo Taxi) au niveau d'autonomie limité serait introduit en 2020 et atteindrait un niveau d'autonomie élevé après 2030.

Cependant, il faudra observer quelles seront les politiques vis-à-vis des voitures autonomes. **Le retour à un niveau de congestion élevé n'est pas désirable.**

Le nombre de voitures autorisées à l'intérieur de Bruxelles-Capitale pourrait potentiellement être régulé. De nouveau, tout dépend de comment l'industrie des taxis réussira à s'adapter aux changements et aux décisions politiques.

- Une voiture autonome privée pourrait devoir suivre une **régulation différente** des voitures autonomes destinées au service de taxi. Auquel cas, l'industrie des taxis pourrait grandir.
- Si une **politique stricte concernant le nombre de voitures autorisées** à l'intérieur de Bruxelles-Capitale est instaurée cependant, l'industrie des taxis pourrait se retrouver perdante.
- D'un autre côté, le **coût extrêmement bas** (Freedman, Kim, Muennig, 2018) associé au transport autonome (qui plus est diminuera en suivant la loi de Moore) pourrait séduire la Région qui favoriserait ce nouveau moyen de transport.

Il est donc difficile aujourd'hui de dire dans quelle direction le secteur évoluera face à cette tendance disruptive mais il est certain que le modèle changera.

2.1.3 Détails des 9 tendances

Tourisme



Le nombre d'arrivées dans la Région de Bruxelles-Capital en 2018 était de 3,91 millions. Ce qui représente une augmentation de 9% (*visit.brussels, 2018*).

51% de ces arrivées sont liés au travail. D'après nos entretiens auprès d'acteurs du secteur, il semblerait que les arrivées liées au travail génèrent plus de demandes de taxi que les arrivées liées au plaisir. En effet, les taxis pris dans le contexte du travail sont potentiellement remboursés par l'entreprise. L'élasticité de la demande au prix diminue et incite les travailleurs à opter davantage pour une solution de mobilité telle que le taxi plutôt que d'autres transports.

Selon les chiffres du secteur, les périodes de vacances ne sont pas des périodes plus denses pour les taxis, au contraire. Le tourisme de plaisir n'influence donc pas la demande de taxis.

Bien que la croissance des arrivées liées au plaisir (+17%) soit plus importante que celle des arrivées liées au travail (+2%), nous estimons que la demande en taxi liée au tourisme augmentera pour les 3 prochaines années (*visit.brussels, 2018*).

Cependant, afin de capter davantage de marché, le secteur des taxis devra pousser plus loin sa digitalisation. A côté de cela, les conditions d'obtention d'autorisations pourraient exiger une maîtrise de plusieurs langues. C'est une façon de donner les clés au secteur pour se développer sur des marchés en pleine croissance comme celui du tourisme (de plaisir ou de travail).

Il faudra également clarifier la situation avec le marché flamand si l'aéroport est un marché convoité par le marché bruxellois.



En résumé, le tourisme de plaisir n'influence pas significativement la demande de taxis mais sa croissance pourrait influencer une hausse de la demande des taxis. Le tourisme d'affaire en revanche semble être porteur dans le secteur, mais une croissance de 2% n'influencera que faiblement la demande de ta

2.1.3 Détails des 9 tendances

Zones 30 km/h



Nous pourrions tous aller plus vite si nous réduisions notre vitesse de conduite durant les périodes de forte affluence (*Université de Sydney, 2018*). Ce résultat contre-intuitif s'explique par le fait que la capacité de la route est utilisée plus efficacement lorsque le flux et la vitesse varient peu dans le temps, ce qui peut être atteint grâce à une diminution de la vitesse.

Le trafic est plus fluide dans les centres urbains à une vitesse de 20-30 km/h (*Transport Environnement, 2000*). La distance de sécurité entre deux voitures peut être diminuée lorsqu'elles roulent plus lentement, ce qui signifie que davantage de voitures peuvent se déplacer de manière plus fluide.

Se déplacer en voiture dans la Région de Bruxelles-Capitale prendra donc moins de temps si davantage de zones 30km/h sont instaurées. Si le chauffeur peut effectuer de ce fait davantage de courses par jour, sa rentabilité peut croître. Cependant, ce phénomène n'est vrai qu'en heures de pointe où la congestion est critique. Si les taxis doivent également respecter 30 km/h la nuit, par exemple, Taxis Verts nous prévient que cela va devenir difficile d'être rentable dû à une diminution du nombre de courses.



Taxis ou véhicules privés sont logés à la même enseigne en ce qui concerne les conditions de circulation. Il est **peu probable que l'instauration de zones 30km/h modifie significativement la demande** pour taxis.

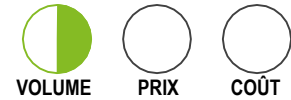
Cependant, un autre objectif de l'instauration des zones 30 km/h est la sécurité de l'espace public. La diminution des risques d'accidents sur les routes encourage davantage de personnes à se déplacer à pied ou à vélo, réduisant davantage la congestion ainsi que la possession de voiture individuelle (*GRACQ, 2011*).

Il est à noter également qu'une augmentation de la vitesse (due à la réduction de la congestion) dépassant 16 km/h **diminue le prix total d'une course**. De ce fait, il est possible que la **demande augmente** suite à cette diminution du temps de course et du prix et une amélioration de l'image générale des taxis.

L'un dans l'autre, nous prévoyons une augmentation du volume de courses due à la réduction de la congestion et du prix mais nuancée par une diminution de volume liée à la vitesse trop faible la nuit.

2.1.3 Détails des 9 tendances

Réduction des emplacements de stationnement



Le stationnement est un outil puissant pour orienter le comportement en matière de mobilité. En effet, la **certitude de disposer d'un emplacement** de stationnement à destination influence le choix modal du citoyen.

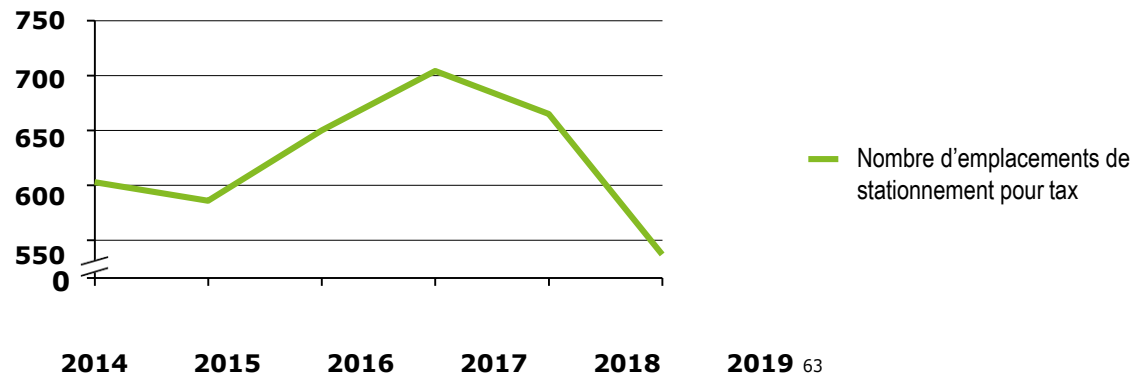
Le **COBRACE** vise la réduction du nombre de places de parking disponibles aux environs des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de prendre la voiture pour réaliser leur trajet « domicile-travail ». Sachant que **190 000 travailleurs font la navette** tous les jours vers la Région de Bruxelles-Capitale (*Bruxelles Environnement, 2015*) et que d'ici 2035 tous les véhicules à combustion seront interdits à Bruxelles, il est probable que la **demande en taxis augmente**. A moyen terme, un autre phénomène pourrait apparaître suite à cette diminution des emplacements de stationnement. Une proportion **du trafic routier est causé par des personnes cherchant à se garer** (*Miller S., 2012 et Dowling et al, 2017*).

Lorsque les citoyens auront intégré cette rareté de stationnement, si leurs comportements de mobilité changent, ce trafic pourrait être diminué et engendrer moins de congestion. Une course de taxi serait alors plus rapide. Néanmoins, étant donné l'importance des hypothèses avancées ici, nous ne considérons pas cet impact dans notre analyse.

D'un autre côté, le nombre d'emplacements de **stationnement pour taxi est également en diminution**. L'arrivée des plateformes de ride-hailing online a remplacé peu à peu la demande pour les taxis stationnés à un emplacement fixe.

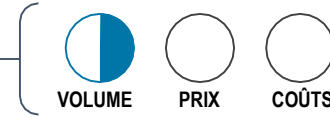
La diminution d'emplacements réservés aux taxis **n'a pas d'impact sur la rentabilité ou la demande** du secteur des taxis.

En effet, selon les acteurs que nous avons interrogés, les chauffeurs qui choisissent de n'opérer qu'aux emplacements taxis ne s'en sortent que très difficilement. C'est un marché qui s'essouffle.



2.1.3 Détails des 9 tendances

Mobility-as-a-Service



Les services de Mobility-as-a-Service permettent d'intégrer plusieurs solutions de mobilité.

Cependant, il est indiqué dans le document du GoodMove que le Maas doit proposer des solutions de déplacements adaptées aux besoins de l'utilisateur en mettant en avant la marche, le vélo, les micro-mobilités, le transport public et les véhicules partagés comme premières propositions, avant le covoiturage, les services taxis et l'autopartage. En ce moment, un projet d'ordonnance est en cours pour installer le MaaS dans la RBC.

Il est également visible dans ce même document que la mise en œuvre de cette approche servicielle doit veiller à éviter que les nouveaux services (autopartage, VTC, navette autonomes) ne supplantent les modes de transport plus efficaces tels que la marche, le vélo ou le transport public.

Cela montre que le secteur des taxis n'est pas privilégié dans la mobilité servicielle. Il est probable que les taxis tels qu'ils sont aujourd'hui ne soient pas intégrés sur les applications de planificateur de mobilité intelligent.

De plus la mobilité intégrée (MaaS) permettra à la mobilité partagée d'atteindre son paroxysme (*Scénario Bruxelles 2035, 2019*), ce qui réduirait encore la part de marché des taxis traditionnels.

Cela aurait un impact important sur la demande de taxis puisque les utilisateurs trouveraient des solutions alternatives pour atteindre leur destination. Une diminution est à prévoir.

2.2 Système d'autorisations

2.2.1 Une vision unifiée du secteur du transport de personnes rémunéré

Actuellement, le manque de réglementation commune dans le secteur du transport de personnes rémunéré engendre une compétition inéquitable et un sentiment d'injustice pour ceux qui sont le plus régulés et contrôlés. Les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tous.

C'est pourquoi, Deloitte recommande d'unifier le secteur en rassemblant l'ensemble du secteur sous une même autorisation. Néanmoins, la différence entre taxis, taxis collectifs (tels que le Collecto) et limousines est gardée afin de répondre à des demandes spécifiques. L'idée est d'unifier le secteur au travers de différentes composantes. Ces composantes et leurs spécificités sont les suivantes :



- Les plateformes : nous entendons par là les centrales (anciennement téléphoniques mais à présent numériques également) où les véhicules sont inscrits et qui orientent la demande entrante vers l'offre disponible. Ces plateformes doivent pouvoir informer le client de manière claire et précise, monitorer les plaintes liées à chaque taxis, estimation du prix disponible à l'avance, etc.



- Les chauffeurs : nous préconisons une formation commune et égale pour tous les candidats désirant devenir chauffeurs de véhicule dans le cadre du transport de personnes rémunéré. Aucune différence ne doit être faite selon le type de véhicule, le moyen de réservation ou quel qu'autre critère.



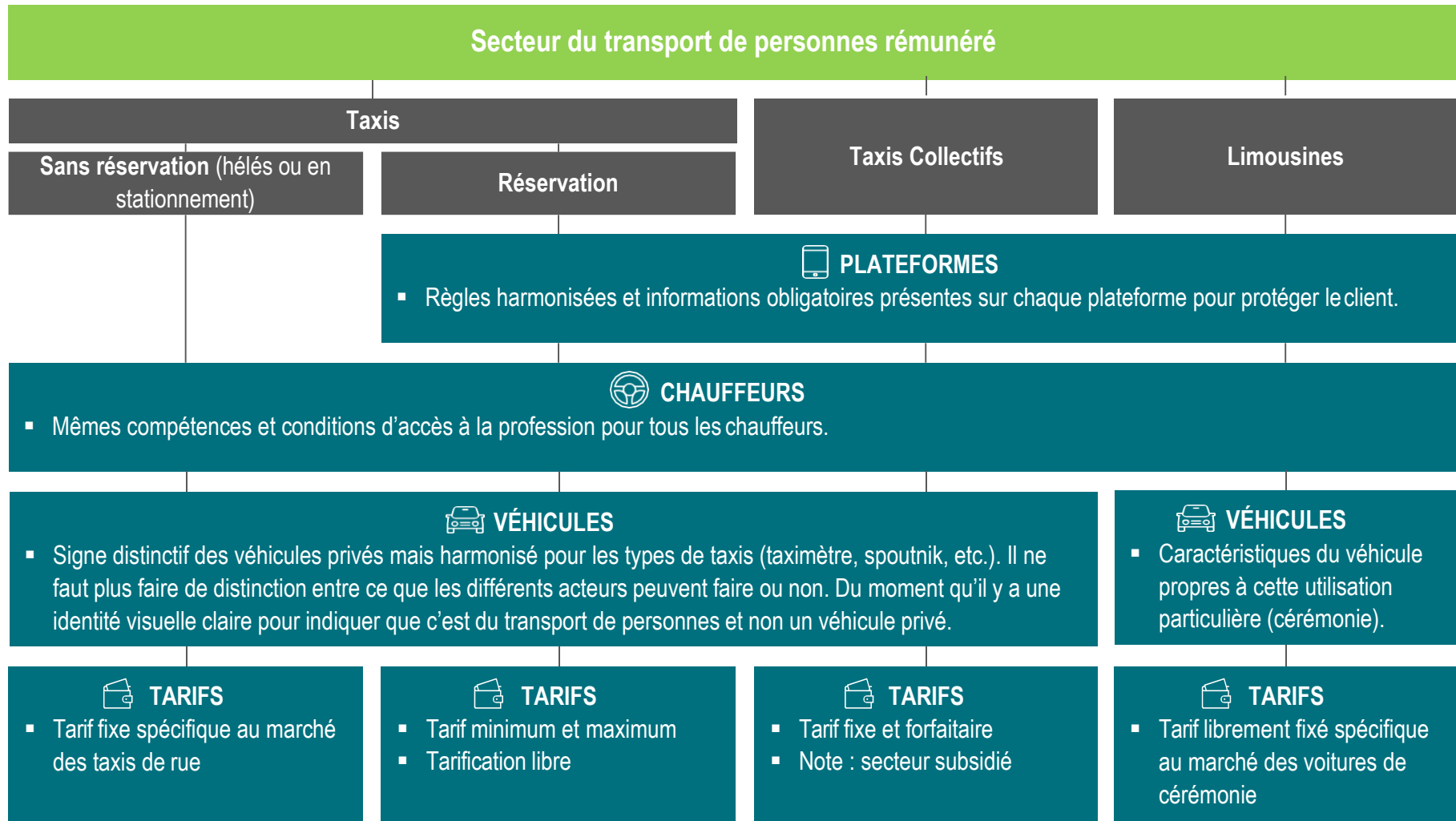
- Les véhicules : les véhicules servant au transport de personnes rémunéré devraient être identifiés clairement et distinctement par rapport aux véhicules privés afin de protéger les clients. Nous recommandons que les critères d'uniformisation des véhicules soient stricts sur la capacité du client à identifier que le véhicule est un taxi mais que le reste de l'apparence du véhicule puisse varier afin de répondre aux différentes demandes des consommateurs (véhicules banalisés, véhicules de luxe, véhicules PMR, etc). Les limousines devraient elles avoir une identité visuelle distincte et correspondant à leur titre. Nous soulignons également que la liberté dans le choix du véhicule pourrait amener les chauffeurs/exploitants à se tourner vers des véhicules plus petits et plus adaptés à la ville, qui diminueraient leurs coûts.



- Les tarifs : les tarifs sont réglementés mais diffèrent pour le type de transport ou de réservation. Les taxis sans réservation (hélés en rue ou disponibles au stationnement) se conforment à une tarification réglementée et fixée par un régulateur. Les taxis réservés à l'avance annoncent une estimation du prix de la course dans les limites d'un prix minimums pour protéger le chauffeur et éviter le dumping social et d'un prix maximum afin de protéger le client contre des pratiques abusives. En ce qui concerne les taxis collectifs, le prix est tarifaire et connu à l'avance du consommateur. Ce type de transport n'opère pas de la même manière que les autres, étant subsidiés. En ce qui concerne les limousines, leur tarif est convenu à l'avance selon les spécificités de leur secteur.

2.2 Système d'autorisations

2.2.1 Une vision unifiée du secteur du transport de personnes rémunéré



2.2.2 Réguler le nombre d'autorisations ou non : deux options développées à l'étranger

Le numerus clausus est un outil utilisé dans le secteur des taxis dans plusieurs pays afin de réguler le nombre de taxis pouvant opérer dans une certaine région. D'autres pays/villes, au contraire, ont décidé de déréguler le nombre de taxis et de laisser les lois du marché ajuster l'offre en fonction de la demande. Ci-dessous, une comparaison de quelques pays de l'Union européenne et des effets sur leur marché des taxis.

Benchmark

Mise en place d'un numerus clausus

Au **Danemark**, l'industrie des taxis est hautement régulée. Récemment, le nombre de véhicules et courses a légèrement diminué mais la **rentabilité des chauffeurs de taxi est restée constante**.

✘ En **Allemagne**, une stricte régulation des prix et de la quantité de taxis a engendré une **stagnation du secteur**.

✘ En **Bulgarie**, une réduction de la compétition pourrait entraîner une augmentation des prix, dont la **possibilité de cartel**. Une autre conséquence serait la **diminution de la qualité des services**.

Sans numerus clausus

✘ **Amsterdam** a abandonné le numerus clausus en 2000. En conséquence le nombre de taxis a fortement augmenté. Le nombre d'autorisations entre 2013 et 2017 a augmenté de 30% et les autorisations LBO ont augmenté de 133%. Il était attendu que les prix baissent et la qualité des services augmentent dû à l'augmentation de la compétition. **Ce ne fut vrai pour aucun de deux**.

□ **Stockholm** a abandonné le numerus clausus en 1990 : En conséquence il y eu une augmentation du nombre de taxis de 36%. Cette dérégulation a bénéficié aux consommateurs car les temps d'attente ayant été réduits, la demande a augmenté. Cependant, un gros désavantage est que dorénavant les consommateurs doivent être vigilent afin de ne pas payer un prix élevé. La **qualité des services a généralement augmentée** et la **situation des employés s'est améliorée**.

□ A **Dublin**, après avoir libéralisé le nombre de taxis, celui-ci est monté à plus de 27 000 (ce qui était un excédent d'offre pour la demande) pour retomber ensuite en 2016 à 20 000 grâce à des normes et des tests plus élevés. Malgré cela, l'Irlande en général est un **exemple de succès** de la dérégulation.

Selon les experts interrogés...

Mise en place d'un numerus clausus

- ❖ La régulation est nécessaire étant donné que l'on se trouve dans un marché où le service offert est qualifié **d'utilité publique**.
- ❖ La compétition trop féroce en cas de dérégulation mènera à des tensions et détériorera les **conditions de travail des chauffeurs**.
- ❖ En cas de libéralisation, il y aurait un **excès d'offre**.

Sans numerus clausus

- ❖ Pour certains, il faut d'abord regarder **l'aspect qualitatif** du service avant de se tourner vers la restriction quantitative.
- ❖ Le numerus clausus est par définition un **instrument imparfait** pour déterminer l'équilibre du marché.
- ❖ **L'innovation est freinée** par les mesures de protection actuelles

2.2.3 Réguler le nombre de licences : un nombre optimal ?

Avant de plonger dans les projections potentielles en matière de croissance du marché du transport rémunéré de personnes, l'étude a analysé le paysage de ce marché en comparant les pratiques mises en place dans des capitales et villes européennes.

Tout d'abord, la situation dans la Région de Bruxelles-Capitale est comparée, d'une part, aux capitales et autres grandes villes. Le tableau suivant résume les données collectées :

Ville	Taxis	Limousines (bxi)	Total	Habitants	Par 1000
Londres	22.500	78.000	100.500	8.6 mio	11.67
Paris	17.924	21.000	38.924	7 mio	5.56
Madrid	15.682	n.a.	15.568	3.1 mio	5.02
Amsterdam	4.000	idem	4.000	0.8 mio	4.84
Berlin	7.800	n.a.	7.800	3.3 mio	2.36
Bruxelles	1.273 (licences RBC)	332 (Licences RBC)	1.605	1.187 mio	1.35

Ensuite, suite à une étude Deloitte (2016) basé sur les structures tarifaires, la situation de la Région de Bruxelles-Capitale a été comparée à des villes sociodémographiques considérées comme comparables. Les données collectées sont reprises ci-dessous.

Glasgow	1.426	2.735	4.161	0.559 mio	7.44
Barcelone	10.481	n.a.	10.481	1 630 mio	6.43
Birmingham	1.262	4.096	5.358	1 092 mio	4.90
Milan	6.000	pas d'application	6.000	1 324 mio	4.53
Munich	3.398	n.a.	3.398	1 505 mio	2.25
Stockholm	3.000	n.a.	3.000	1 373 mio	2.18
Helsinki	1.369	n.a.	1.369	0,630 mio	2.17
Bruxelles	1.273	332	1.605	1 187 mio	1.35

En comparant le nombre de taxis + LVC actuels à Bruxelles par rapport à d'autres villes d'Europe (chiffres de 2016), nous voyons qu'il existe, en se basant uniquement sur la taille de la population, une marge de progression quant au nombre de Taxis + VLC pour 1000 habitants en RBC. Par ailleurs, dans le cas très particulier de Bruxelles, l'influence des LVC wallons et flamands doit être prise en compte (voir le chapitre ad hoc de ce rapport). Nous avons décidé d'élaborer deux scénarios. Le premier renvoie à la situation actuelle du marché, à politique inchangée, dans laquelle le marché du transport individuel rémunéré de personnes comprend tant des taxis et des LVC bruxellois que des LVC disposant d'une autorisation de la région Flamande ou Wallonne et actifs principalement sur le territoire de la région de Bruxelles-capitale (ratio de 2,67 taxi+LVC/1000 habitants – sur base des données IBSA). Le deuxième scénario renvoie à une croissance potentielle allant jusqu'au ratio de 4,90 (Taxi + LVC) /1000 habitants. C'est-à-dire une croissance atteignant le niveau de la ville de Birmingham.

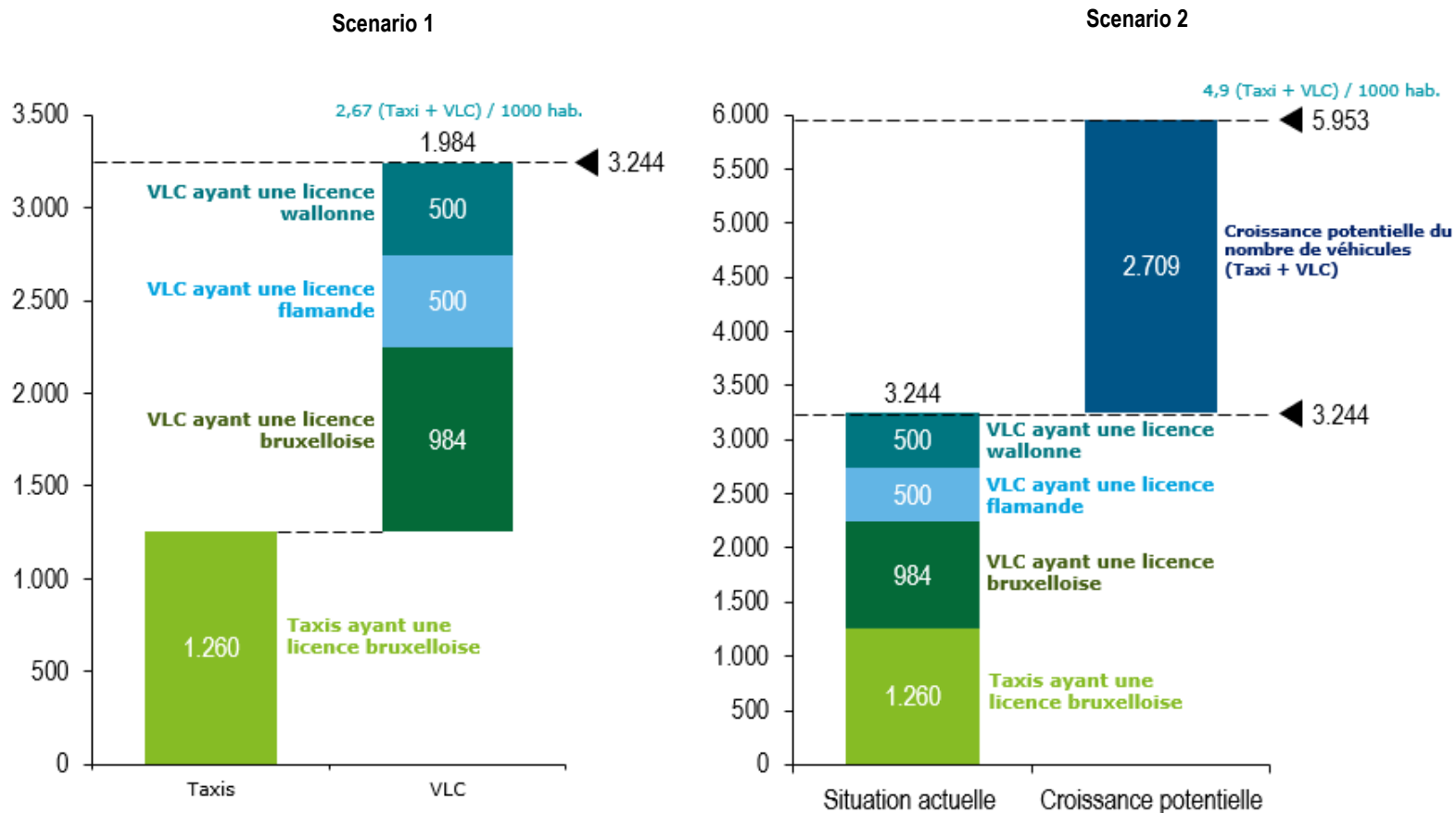
2.2.3 Réguler le nombre de licences : un nombre optimal ?

En ce qui concerne le scénario 1 – situation actuelle à politique inchangée – nous estimons l'offre actuelle à 3.244 véhicules de transport individuel rémunéré de personnes en Région de Bruxelles-Capitale. Ce chiffre est basé sur l'hypothèse d'une résorption du manque actuel de personnel pour conduire les taxis.

Le scénario 2 implique un potentiel de croissance atteignant 4,9 (Taxi + LVC) / 1000 habitants. Cela correspond à une augmentation de 2.709 taxis/LVC pour un total de 5.953 taxis/LVC. Le graphique ci-dessous permet de visualiser l'augmentation de véhicules que ce scénario implique, par rapport à la situation actuelle.

Le deuxième scénarios prend en compte une augmentation potentielle de la demande pour le marché des taxis/LVC sur base d'une comparaison avec la situation dans d'autres grandes villes comparables. Il est établi sur base de l'hypothèse d'une politique inchangée, notamment en matière de LVC ayant une autorisation d'une autre région. D'autre part, il est construit autour de la variable « nombre d'habitant ». Ces scénarios ne prennent pas en compte d'autres critères pertinents pour l'établissement d'un nombre optimal de véhicules affectés au transport rémunéré de personnes comme les critères relatifs à la politique générale de mobilité (Good Move, limitation de l'usage de la voiture individuelle, limitation de la congestion urbaine, limitation de la pollution urbaine), au respect de la législation sociale et à la durabilité de ce type de service.

2.2.3 Réguler le nombre de licences : un nombre optimal ?



Dans nos projections, nous sommes partis de l'hypothèse que le nombre actuel de véhicules (Taxi + Véhicules) resterait inchangé dans les années à venir. Les résultats affichés démontrent une marge de progression entre 1.000 et 2.700 nouveaux véhicules entrant sur le marché. Ces véhicules pourraient être des taxis ou des VLC dépendamment de la politique choisie. Avec le maintien du numérus clausus actuel, la croissance serait en majorité composée de VLC. Cependant, un changement dans la politique du numérus clausus (suppression, augmentation, etc.) pourrait mener à une augmentation de taxis et non de VLC.

2.2 Système d'autorisations

2.2.3 Réguler le nombre de licences : un nombre optimal ?

Si la balance penche en faveur de la conservation du *numerus clausus* et de l'augmentation de son plafond pour passer de 1300 autorisations à 1800 (*Bruxelles Mobilité*), nous précisons que fixer un nombre maximal d'autorisations pour le secteur des taxis n'est pas chose aisée. C'est pourquoi nous apportons ci-dessous des pistes de réflexions et des points d'attention afin de réaliser cet exercice plus facilement.

En effet, le *numerus clausus* doit être pensé comme un outil indicatif à un moment T. Il doit être construit de manière évolutive et **être révisé** sur base d'une méthodologie définie (par exemple sous forme d'un indice dont l'évolution des paramètres implique une évolution du *numerus clausus*)

Un saturation ou un manque de taxis affecte surtout le **temps d'attente** du client.



Le nombre optimal de taxis dépend donc de la caractéristique du **réseau routier** bruxellois. Le nombre optimal de taxis dépend également de comment les **lieux de départs et d'arrivées** se distribuent dans le temps et l'espace.

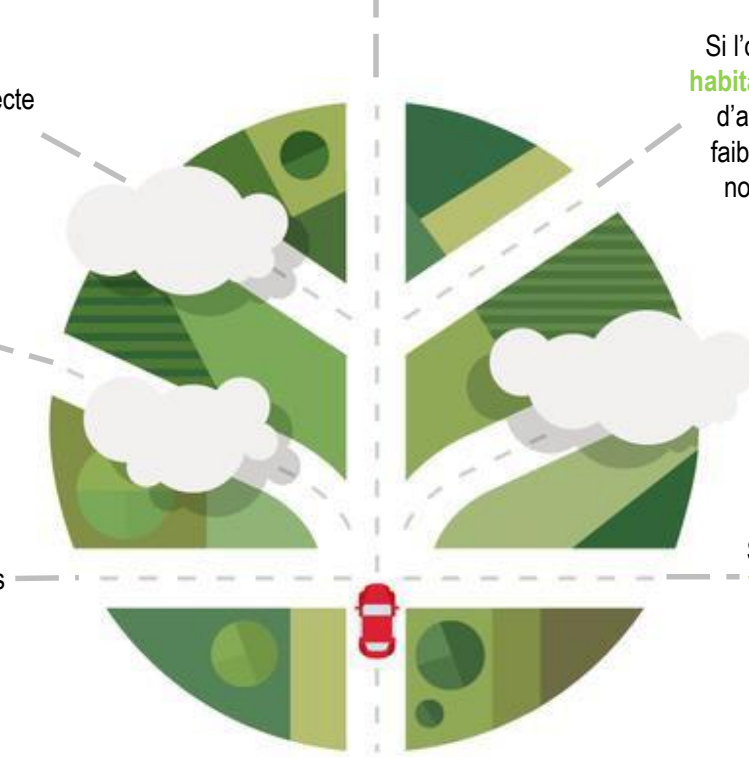


En conséquence, en ayant une **meilleure visibilité et données précises** sur les trajets des taxis, il est possible de donner une meilleure estimation du nombre optimal de taxis pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Si l'on compare le **nombre de taxis+VLC pour 1000 habitants** en RBC, nous remarquons que, par rapport à d'autres villes d'Europe, ce nombre est encore très faible. Cela laisse à penser qu'une augmentation du nombre de véhicules/1000 habitants est possible.

Une augmentation de taxi-partagés aurait tendance à diminuer le nombre de taxis nécessaires sur le marché.

Si on observe à présent la **croissance du marché des VLC**, et spécialement d'entreprises comme Uber, nous constatons que la demande en taxis est présente et requiert une offre plus élevée que celle que 1300 autorisations peuvent offrir.



2.3 Tarification

2.3.1 La tarification au travers de deux études

Ce que l'on sait :

Déterminer une élasticité prix-demande pour l'entièreté de la clientèle est difficile

... parce que ...

- ...selon l'étude REBEL (2013), cette élasticité varie selon les types de clients (jeunes actifs, hommes/femmes d'affaire, ...) mais également selon les moments de la journée (durant la journée ou pendant la nuit). Dans le cas d'une politique de tarification à la hausse, **les différents types de clients réagiront de manière différente.**
- ...toujours selon l'étude REBEL, il semblerait qu'en général, **l'élasticité prix-demande soit fortement négative.** Cela signifie qu'une hausse/baisse de prix diminuerait/augmenterait fortement la demande de taxi.
- Une **simple hausse des prix n'est donc pas souhaitable** si elle n'est pas accompagnée de mécanismes visant à réduire cette élasticité.

Une étude de Deloitte (2015) démontre également une élasticité négative

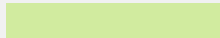
Cependant...

- ... l'étude propose **plusieurs solutions** afin de structurer la tarification du secteur des taxis. Entre autres :
 - Supprimer le tarif par zone géographique mais plutôt mettre en place une tarification qui varie en fonction du nombre de kilomètres.
 - Prix préférentiel en heures creuses
 - Un prix forfaitaire pour certaines catégories de trajets : aéroport-Région de Bruxelles-Capitale par exemple.
 - Abonnements/cartes prépayées
 - Une transparence élevée pour une meilleure perception du client

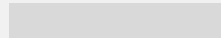
2.3.2 Où en sommes-nous aujourd'hui par rapport aux recommandations faites par Deloitte en 2015 ?

Deloitte Monitor a en 2015 réalisé une étude sur le secteur du transport des personnes rémunéré en indiquant spécifiquement les recommandations que le secteur devrait suivre afin d'augmenter sa rentabilité. Qu'en est-il aujourd'hui ? Tour d'horizon de ce qui a été appliqué depuis lors.

Appliquée



Non-appliquée



Pas d'information



2.3 Tarification

2.3.2 Où en sommes-nous aujourd'hui par rapport aux recommandations faites par Deloitte en 2015 ?

Introduire plus de transparence

Progression : nuancée



Clarifier la structure tarifaire

Progression : nuancée

Affichage obligatoire de la structure tarifaire (avec indication théorique pour un trajet-type, ex. 5 km et 10 min) à l'intérieur du taxi

Notification visuelle/ alerte sonore lors d'un changement de zone (si zone maintenue)

Estimation du prix à l'avance sur base de la distance et du temps de parcours, estimés en temps réel

Développer une large campagne de communication/marketing

Remplacement du tarif d'attente par un **tarif horaire** (durée totale du trajet)

Elimination ou diminution du tarif de la zone II

Tarif au km progressifs, dégressifs ou constants pour remplacer le tarif de la zone II

Distinction entre les tarifs de la **semaine**, du **week-end** et des **jours fériés**

Adapter le prix en fonction de l'**offre et la demande** (heures creuses vs. heures de pointe)

Prix forfaitaires pour certaines **destinations** (ex. aéroport)

Prix forfaitaire pour **courtes distances**

Prix spécifiques/forfaitaires pour des **courses réservées à l'avance**

Prix dépendant du nombre de passagers

Prix spéciaux pour les étudiants, les taxis partagés, etc. (cf. « Segmentation/Fidélisation »)

2.3 Tarification

2.3.2 Où en sommes-nous aujourd'hui par rapport aux recommandations faites par Deloitte en 2015 ?

Segmenter la clientèle et la fidéliser

Progression : élevée



Améliorer l'expérience client

Progression : élevée

Abonnement saisonnier/carte prépayée (ex. Go-Pass SNCB, MOBIB Basic)

Programme de fidélisation/carte de fidélité (ex. Miles & More, Delhaize Carte Plus)

Forfait mensuel pour usage illimité (ex. Go Unlimited de la SNCB, Taxmobil à Frankfurt)

Business/Premium packs (ex. G7 Paris, Brussels Airlines)

Partage de taxis entre personnes allant dans la même direction (ex. Collecto, taxis Milan)

Partenariats avec les sociétés de transport en commun (ex. paiement, itinéraires)

Prix spéciaux pour étudiants (ex. lors de certaines soirées, comme à Rome)

Développement d'une application

Réservation facilitée (via multiples canaux)

Partenariats avec les autres sociétés de transport en commun (ex. offres combinées)

Paiement facilité (multiples moyens de paiement acceptés)

Meilleures relations entre chauffeurs et clients

Services additionnels à bord: WiFi, magazines, bouteille d'eau, etc.

2.3.3 Trois recommandations à prioriser

Selon nos entretiens avec les différents acteurs du secteur et suite à l'analyse de ce secteur, nous mettons en avant 3 pistes qui pourraient améliorer la rentabilité du secteur via le système de tarification. Ces actions sont à discuter avec les acteurs du secteur afin de déterminer dans quelle mesure elles peuvent être appliquées.

1

Révision du fonctionnement du taximètre

→ Il semblerait intéressant d'actualiser l'algorithme opérant dans les taximètres pour les adapter à la réalité d'aujourd'hui.



Une meilleure prise en compte de la réalité améliorera la justesse du tarif pour chaque course de taxis, en l'occurrence pour le chauffeur et donc sa rentabilité.

2

Supprimer le tarif de zone II

→ Le tarif de zone II semblerait dépassé, contraignant et illisible pour le client. En effet, il est parfois plus judicieux d'emprunter des axes hors Bruxelles pour plus de rapidité.



Supprimer le tarif de zone II apporterait de la clarté dans la tarification d'une course pour le client. L'image du secteur s'en retrouverait améliorée et une potentiellement croissance de rentabilité pourrait se faire sentir.

3

Tarification corridor

→ Selon nos entretiens, il semblerait que la meilleure solution serait de fixer un tarif minimum pour protéger le chauffeur et éviter le dumping et un tarif maximum afin de protéger le consommateur.



Laisser une certaine liberté aux acteurs en ce qui concerne la tarification pourrait stimuler la créativité, l'innovation et l'inventivité du secteur qui verrait sa rentabilité boostée.

2.4 Conclusions

Nous tenons à attirer l'attention sur les points les plus importants de chacune des trois sections présentées dans ce chapitre sur l'impact socio-économique.

Premièrement, le potentiel de développement du marché des taxis peut être qualifié d'incertain dans la mesure où, sur le long terme, la voiture autonome pourrait bouleverser complètement le modèle actuel. En effet, une mobilité où le chauffeur n'est plus nécessaire remet en question le fonctionnement même du secteur. Avant cela, d'autres tendances viendront impacter le secteur qui pourrait voir ses parts de marché diminuer s'il ne fait rien pour s'adapter à celles-ci. En l'occurrence, ces tendances auront un impact sur la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle. Il est tentant de se dire que la demande en taxis augmentera à ce moment-là, mais cela serait sans compter sur les autres solutions de mobilité qui se développent à grande allure. Nous développons dans ce rapport l'amélioration des transports en commun tels que le bus, le métro ou le tram grâce à des investissements de la Région, mais également la popularité grandissante des voitures partagées. Un manque d'intégration au MaaS pourrait s'avérer préjudiciable pour le secteur qui verra sa visibilité par rapport aux autres transports diminuer. Afin de maintenir une rentabilité correcte, nous recommandons un positionnement clair du secteur des taxis vis-à-vis de la mobilité en générale en Région de Bruxelles-Capitale.

Deuxièmement, nous constatons que le système des autorisations actuel ne fonctionne plus. Par son inadéquation au secteur, il laisse la place à une concurrence où les acteurs ne jouent pas selon les mêmes règles. Nous recommandons une autorisation unifiée, avec des règles communes à tous les acteurs mais adaptées à leurs spécificités. En ce qui concerne le numerus clausus, si la décision est prise d'en fixer un, nous conseillons une révision régulière de celui-ci ainsi qu'une meilleure gestion des données qui pourraient améliorer la justesse de ce nombre. Enfin, une transition vers un système d'autorisations attribuées aux chauffeurs devrait se faire en prenant en compte les différents risques que chaque scénario comprend.

Enfin, en ce qui concerne la tarification, nous remarquons que plusieurs recommandations citées dans l'étude de Deloitte Monitor ont été mises en place. Néanmoins, nous préconisons une consultation avec le secteur afin de clarifier certains aspects de la tarification qui semblent dépassés tels que le tarif zone II et le fonctionnement du taximètre. Une tarification corridor pourrait être envisagée afin d'encourager une certaine liberté et concurrence tout en protégeant le consommateur (prix maximum) et le chauffeur (prix minimum).

Annexes

Annexe 1	Sources de l'analyse socio-économique	80
Annexe 2	Sources de l'analyse d'impact socio-économique	88

Annexe 1 : Sources de l'analyse socio-économique

Sources

<p><i>Site web de Bruxelles Mobilité – Service Public Régional de Bruxelles, Bruxelles Mobilité – Direction transport de personnes</i></p>	<p>https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/taxis-a-bruxelles https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/voitures-de-location-avec-chauffeur https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/les-taxis-pmr https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/taxi_pmr_adresses_exploitants_aout_2019.pdf https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/brochure_taxi_pmr_2019_a6.pdf</p>
<p><i>Brochure Bruxelles Mobilité, Personnes à mobilité réduite, Vous aussi, vous pouvez vous déplacer en taxi à Bruxelles</i></p>	<p>http://www.abpasbl.be/IMG/pdf/brochure-taxi-pmr__1_.pdf</p>
<p><i>Site Web CAWaB, Mémoire Taxis PMR, 2018</i></p>	<p>https://cawab.be/Le-CAWaB-demande-un-meilleur-service-de-taxis-pour-les-PMR-a-Bruxelles.html https://cawab.be/IMG/pdf/181106_projet_memoirandum_taxis_pmr.pdf</p>
<p><i>Le Soir ‘les services TaxiBus de la STIB pour les personnes handicapées s’étend aux dimanches et jours fériés’, Belga, 2018</i></p>	<p>https://www.lesoir.be/196236/article/2018-12-18/le-service-taxibus-de-la-stib-pour-les-personnes-handicapees-setend-aux</p>
<p><i>Banque nationale de Belgique – Centrale des Bilans</i></p>	<p>https://www.nbb.be/fr/centrale-des-bilans</p>
<p><i>Transport & Mobility Leuven - Etude REBEL 2013</i></p>	<p>Etude socio-économique approfondie relative à des taxis abordables et rentables dans la Région de Bruxelles-Capitale</p>
<p><i>Interpréter les comptes annuels, Syllabus ‘analyse financière’ M.J. Paquet</i></p>	<p>http://www.ipcf.be/uploads/documents/ANALYSE_FINANCIERE_SYLLABUS.pdf</p>
<p><i>Interpréter les comptes annuels: Analyse par la méthode des ratios’ C. VAN WYMEERSCH, B. DE KLERCK</i></p>	<p>https://doc.ibr-ire.be/fr/Documents/reglementation-et-publications/publications/etudes-ire/Accountancy/Interpr%C3%A9ter%20les%20comptes%20annuels%20-%20analyse%20par%20la%20m%C3%A9thode%20des%20ratios.pdf</p>
<p><i>CGSLB Syndicat Libéral - Guide pratique pour l’analyse des comptes annuels, 2017</i></p>	<p>https://www.cgslb.be/sites/default/files/publicaties/guide-pratique-analyse-comptes-annuels_0.pdf</p>

Sources	
<i>De Tijd, De gelukkige slaven van uber, Sofie Vanlommel, 2019</i>	https://www.tijd.be/ondernemen/transport/de-gelukkige-slaven-van-uber/10118982.html
<i>Notes de principes, Plan taxi, Principes de réforme secteur du transport rémunéré, 2018</i>	https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/note_de_principe_plan_taxi_0.pdf
<i>Fonds social, Taxi & LVC: réglementation chauffeurs de taxi</i>	https://www.taxi-info.be/R%C3%A9glementation/FR/28 https://taxi-info.be/Home/FR
<i>Le Soir, La congestion à Bruxelles ne cesse d'augmenter, Olivier Coppens, 2019</i>	https://plus.lesoir.be/210599/article/2019-03-06/la-congestion-bruxelles-ne-cesse-daugmenter
<i>Good Move Brussels – Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le nombre de véhicules en circulation a tendance à diminuer?, 2017</i>	https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2017/10/GM_Q6_Congestion_FR_V5.pdf
<i>RTBF, Embouteillages à Bruxelles: le péage urbain, solution miracle?, 2019</i>	https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_embouteillages-a-bruxelles-le-peage-urbain-solution-miracle?id=10194379
<i>Bureau fédéral du Plan, Le coût de la congestion du trafic en Belgique, Bruno Hoornaert, Alex Van Steenberghe, 2019</i>	https://www.plan.be/publications/publication-1931-fr-le+cout+de+la+congestion+du+trafic+en+belgique
<i>DH, La congestion à Bruxelles fait perdre 25% de temps aux transports en commun de surface, Christian Laporte, 2018</i>	https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/la-congestion-a-bruxelles-fait-perdre-25-de-temps-aux-transport-en-commun-de-surface-5aef7407cd7028f079d26ec7
<i>Reuters, Uber creuse ses pertes, promet la rentabilité en 2021, Reuters Staff, 2019</i>	https://fr.reuters.com/article/idFRKBN1XF0LJ
<i>RTBF, Entrée en Bourse ratée pour Uber : comment l'expliquer ?, 2019</i>	https://www.rtbf.be/info/economie/detail_entree-en-bourse-ratee-pour-uber-comment-l-expliquer?id=10219130

Sources	
STATBEL – <i>La Belgique en chiffres</i> ,	https://statbel.fgov.be/fr/themes/prix-la-consommation/indice-des-prix-la-consommation
<i>Enquête 'clients-mystères' commandée par Bruxelles Mobilité – MCP QUALITY SERVICE</i>	https://www.checker-soft.com/martineconstant-be/main-menu.php?&chk_key=4cb1efcd9700d6a3b53327895a3297c2e772d512
<i>La Tribune, Le service d'Uber s'est dégradé en trois ans (Pascal Terrasse), Mounia Van de Castele, 2016</i>	https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/le-service-d-uber-s-est-degrade-en-trois-ans-pascal-terrasse-606467.html
<i>GTL-TAXI, Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur</i>	http://www.gtl-taxi.be/1_0_0_0_NL_HOME http://www.gtl-taxi.be/3_28_549_4225_0_FR_Tarifs des taxis bruxellois
<i>Front commun des taxis et LVC bruxellois - Proposition du Front Commun au Gouvernement de Bruxelles-Capitale</i>	
<i>RTBF, 9,15 euros/heure: Uber dévoile le revenu de ses chauffeurs français, 2019</i>	https://www.rtbef.be/info/economie/detail_9-15-euros-heure-uber-devoile-le-revenu-de-ses-chauffeurs-francais?id=10129766
<i>RTL-Info, Certains chauffeurs Uber ne parviennent plus à gagner leur vie: "On est devenu des esclaves", 2016</i>	https://www.rtl.be/info/monde/economie/certains-chauffeurs-uber-ne-parviennent-plus-a-gagner-leur-vie-on-est-devenu-des-esclaves--862658.aspx
<i>La Croix - Economie, La rentabilité, un Graal encore lointain pour Uber, afp, 2019</i>	https://www.la-croix.com/Economie/rentabilite-Graal-encore-lointain-Uber-2019-11-05-1301058517
<i>L'Echo, Des taxis en masse à Bruxelles, Sarah Godard, 2018</i>	https://www.lecho.be/dossier/lappeldesxi/des-taxis-en-masse-a-bruxelles/9993017.html

Sources	
<i>RTBF, Collecto, Heetch, Uber? Comment rentrer chez soi la nuit à Bruxelles?, Bernadette Goffinet, 2018</i>	https://www.rtb.be/info/dossier/bon-a-savoir/detail_collecto-heetch-uber-comment-rentre-chez-soi-la-nuit-a-bruxelles?id=9809538
<i>27 AVRIL 1995. - Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur</i>	http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lq.pl?language=fr&la=F&cn=1995042733&table_name=loi
<i>Taxis Bleus; Taxis verts; Taxis Ucclois - tarifs</i>	https://www.taxisbleus.be/index.php/fr/services/tarifs https://taxisverts.be/comment-se-calcule-le-prix-dune-course-de-taxi-a-bruxelles/ https://www.taxisucclois-2000.be/tarifs-taxi-bruxelles.php#:~:targetText=Prise%20en%20charge%3A%20%2C40,2*%3A%20%2C70%20%E2%82%AC https://www.taxiproxi.be/tarif-taxi-departement-bruxelles
<i>LesEchos, La qualité de service baisse chez les VTC, Lionel Steinmann, 2016</i>	https://www.lesechos.fr/2016/10/la-qualite-de-service-baisse-chez-les-vtc-223242
<i>Le Soir, Bruxelles: bientôt un contrôle public du profil des chauffeurs Uber, Arthur Sente, 2019</i>	https://www.lesoir.be/267432/article/2019-12-17/bruxelles-bientot-un-contrôle-public-du-profil-des-chauffeurs-uber
<i>RTL-Info, La face cachée d'Uber: 1.000€/mois pour 50h/semaine, SMS menaçants et faux papiers (vidéo), 2017</i>	https://www.rtl.be/info/monde/economie/la-face-cachee-d-uber-1-000euro-mois-pour-50h-semaine-sms-menacants-et-faux-papiers-video--918613.aspx
<i>RTL-Info, TENSION à Bruxelles: un chauffeur Uber, qui conduisait des diplomates mexicains, arrêté par un taximan (vidéo), 2017</i>	https://www.rtl.be/info/vous/temoignages/un-chauffeur-uber-et-ses-clients-une-delegation-diplomatique-mexicaine-agresses-par-un-taximan-je-n-avais-jamais-vu-une-telle-agressivite--974279.aspx
<i>LesEchos, La qualité de service baisse chez les VTC, Lionel Steinmann, 2016</i>	https://www.lesechos.fr/2016/10/la-qualite-de-service-baisse-chez-les-vtc-223242
<i>L’Echo, Des taxis en masse à Bruxelles, Sarah Godard, 2018</i>	https://www.lecho.be/dossier/lappeldesxi/des-taxis-en-masse-a-bruxelles/9993017.html

Sources	
<i>RTBF, Uber : témoignage de passagers victimes d'agression sexiste et homophobe, A. Goderniaux, M. Joris, M. Bilterijs, 2019</i>	https://www.rtf.be/info/societe/detail_uber-temoignage-de-passagers-victimes-d-agression-sexiste-et-homophobe?id=10256206
<i>DH, Forest: une cliente de taxi agressée par un chauffeur Uber, Arnaud Farr, 2017</i>	https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/forest-une-cliente-de-taxi-agressee-par-un-chauffeur-uber-5a294158cd7095d1cd4c07d5
<i>Le Soir, En Uber ou en taxi, les femmes toujours en insécurité, Elodie Blogie, 2019</i>	https://plus.lesoir.be/265362/article/2019-12-06/en-uber-ou-en-taxi-les-femmes-toujours-en-insecurite
<i>RTL Info, Agressions sexuelles: Daphné ne prendra plus jamais un Uber seule après une expérience bouleversante, Halima Moane Sali, Elisabeth Wouters, 2019</i>	https://www.rtl.be/info/belgique/societe/agressions-sexuelles-daphne-ne-prendra-plus-jamais-un-uber-seule-apres-une-experience-bouleversante-1179623.aspx
<i>RTL Info, La face cachée d'Uber: 1.000€/mois pour 50h/semaine, SMS menaçants et faux papiers, Equipe RTL Info, 2017</i>	https://www.rtl.be/info/monde/economie/la-face-cachee-d-uber-1-000euro-mois-pour-50h-semaine-sms-menacants-et-faux-papiers-video--918613.aspx
<i>RTL Info, TENSION à Bruxelles: un chauffeur Uber, qui conduisait des diplomates mexicains, arrêté par un taximan, Arnaud Vankerckhove, 2017</i>	https://www.rtl.be/info/vous/temoignages/un-chauffeur-uber-et-ses-clients-une-delegation-diplomatique-mexicaine-agressees-par-un-taximan-je-n-avais-jamais-vu-une-telle-agressivite--974279.aspx
<i>RTBF, La Fédération belge des taxis recrute 300 chauffeurs pour Bruxelles, Karim Fadoul, 2018</i>	https://www.rtf.be/info/regions/detail_la-federation-belge-des-taxis-recrute-300-chauffeurs-pour-bruxelles?id=10032128

Sources	
<i>Yeeply, Application taxi: ce que vous devez savoir avant d'en créer une, Plateforme premium spécialisée dans le développement d'applications mobiles et de sites web personnalisés, 2018</i>	https://fr.yeeply.com/blog/application-taxi-ce-que-vous-devez-savoir/
<i>RTL Info, Bruxelles: l'application de taxis Victor Cab a du mal à décoller, Aline Wavreille, 2018</i>	https://www.rtf.be/info/regions/bruxelles/detail_bruxelles-l-application-de-taxis-victor-cab-a-du-mal-a-decoller?id=10049887
<i>Uber - Etude IPSOS 2016 et IPSOS 2019</i>	/
<i>SPW – Portail de la mobilité en Wallonie, Services autorisés par le SPW, Listes d'exploitants de taxis et LVC en Wallonie</i>	http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-taxi/services-et-solutions/services-autorises-par-le-spw.html
<i>LaLibre.be, Optimisation du ring, autoroutes cyclables: Bruxelles et la Flandre s'allient en matière de mobilité, Belga, 2019</i>	https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/optimisation-du-ring-autoroutes-cyclables-bruxelles-et-la-flandre-s-allient-pour-traiter-de-mobilite-5dea2fcdd8ad58130dc6ee79
<i>Site Web Talixo, Service de location de voitures avec chauffeur</i>	https://talixo.com/?en/
<i>Site Web Blacklane, Service de location de voitures avec chauffeur</i>	https://www.blacklane.com/en/
<i>Site web STIB, Accessibilité, TaxiBus, Règlement d'utilisation 2018,</i>	http://www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/WEBSITE_RES/Attachments/PMR/Taxibus-reglement-FR.pdf
<i>Total essence, Prix du carburant en station, 2019</i>	https://www.total.be/fr/ma-station-service/les-carburants-en-station/total-excellium-95-carburant-essence

Sources	
<i>Service public fédéral intérieur, IBZ, Statistiques de population, 2019</i>	https://www.ibz.rn.fgov.be/fr/population/statistiques-de-population/ https://www.ibz.rn.fgov.be/fileadmin/user_upload/fr/pop/statistiques/population-bevolking-20190101.pdf
<i>Bruxelles Mobilité, réglementation pour être exploitant Limousines, 2019</i>	https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/noterelativeauxdemandesdautorisation.pdf
BNB, la méthode de calcul du produit intérieur brut selon le SEC 1995	http://dev.ulb.ac.be/dulbea/documents/1462.pdf http://www.nbb.be/doc/dq/F_pdf_dq/METHODFR_0.pdf p 417

Annexe 2 : Sources de l'analyse d'impact socio-économique

Sources	
<i>Plan Régional de Mobilité, Bruxelles Mobilité, 2019</i>	https://goodmove.brussels/fr/plan-regional-de-mobilite/
<i>Plan Régional de Mobilité Annexes, Bruxelles Mobilité, 2019</i>	https://goodmove.brussels/wp-content/uploads/2019/07/2_Annexes_Projet_Plan_Regional_Mobilite_Good_Move_FR.pdf
<i>Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune, 2019</i>	http://www.parlement.brussels/wp-content/uploads/2019/07/07-20-D%C3%A9claration-gouvernementale-parlement-bruxellois-2019.pdf
<i>Site web de la STIB</i>	https://www.stib-mivb.be/article.html?l=fr&_guid=0035aa30-f3b3-3410-c188-e0a713117e7f
<i>Véhicules et réseau routier, IBSA, 2018</i>	http://ibsa.brussels/themes/mobilite-et-transport#.XhiPdUdKhPY
<i>Voiture électrique contre voiture essence ou Diesel, quelle est la plus polluante ?, Notre Planète, 2018</i>	https://www.notre-planete.info/actualites/1802-comparatif-voiture-electrique-essence-diesel-pollution
<i>Electric vehicles from life cycle and circular economy perspectives, EEA, 2018</i>	https://www.eea.europa.eu/publications/electric-vehicles-from-life-cycle
<i>Coût d'entretien d'une voiture électrique, Automobile Propre, 2018</i>	https://www.automobile-propre.com/dossiers/cout-dentretien-dune-voiture-electrique/
<i>Chiffres-clés de la mobilité 2018, SPF Mobilité et Transports, 2018</i>	https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/chiffres_cles_mobilite_2018.pdf
<i>Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles-Mobilité, 2013</i>	http://data-mobility.irisnet.be/resources/observatoire-de-la-mobilite-2.pdf

Sources	
<i>Impacts of car2go on Vehicle Ownership, Modal Shift, Vehicle Miles Traveled, and Greenhouse Gas Emissions: An Analysis of Five North American Cities, Martin E. & Shaheen S., 2016</i>	http://innovativemobility.org/wp-content/uploads/2016/07/Impactsofcar2go_FiveCities_2016.pdf
Site web de Splyt	https://splyt.com/
<i>Autonomous Driving : Moonshot Project with Quantum Leap from Hardware to Software & AI Focus, Deloitte, 2019</i>	https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/be/Documents/Deloitte_Autonomous-Driving.pdf
<i>What US consumers think of shared mobility, McKinsey, 2017</i>	https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/what-us-consumers-think-of-shared-mobility
<i>Autonomous vehicles are cost-effective when used as taxis, Isaac G. Freedman, Ellen Kim, Peter A. Muennig, 2018</i>	
<i>Gauging the disruptive power of robo-taxis in autonomous driving, McKinsey, 2017</i>	https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/gauging-the-disruptive-power-of-robo-taxis-in-autonomous-driving
<i>Rapport annuel de l'observatoire du tourisme, visit.brussels, 2018</i>	https://visit.brussels/site/binaries/content/assets/pdf/barometres/rapport-annuel-2018---fr-final.pdf
<i>Does slower driving make us go faster?, Université de Sidney, 2018</i>	https://sydney.edu.au/business/news-and-events/news/2018/12/21/does-slower-driving-make-us-go-faster-.html
<i>Lower urban speed limits: Better for citizens, better for the environment, better for all, Transport Environnement, 2000</i>	https://www.transportenvironment.org/docs/Fact-sheets,%20responses,%20etc/11-00%20Lower%20%20urban%20speed%20limits.htm
<i>Ville 30, espace à Vivre, GRACQ, 2011</i>	http://www.ville30.be/files/Main/dossier.pdf

Sources	
<i>Chiffre, Bruxelles Environnement, 2015</i>	https://environnement.brussels/thematiques/mobilite/la-mobilite-bruxelles/chiffres
<i>Mode shift amplifiers: the importance of the out-of-vehicle experience, Miller S, 2012</i>	https://www.livablestreets.info/mode_shift_amplifiers_the_importance_of_the_out_of_vehicle_experience
<i>How Much Urban Traffic is Searching for Parking?, Dowling C., Fiez T., Ratliff L., Zhang B., 2017</i>	https://www.researchgate.net/publication/313879093_How_Much_Urban_Traffic_is_Searching_for_Parking
<i>Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016</i>	https://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/road_cs
<i>Yang, Ren, Legara, Lin, Ong, Lin, Monterola, Phase Transition in Taxi Dynamics and Impact of Ridesharing, 2019</i>	https://www.groundai.com/project/phase-transition-in-taxi-dynamics-and-impact-of-ridesharing/2
<i>Etude socio-économique approfondie relative à des taxis abordables et rentables dans la Région de Bruxelles-Capitale, REBEL, 2013</i>	/
<i>Réalisation d'une étude relative aux tarifs des taxis bruxellois, Deloitte, 2015</i>	/
<i>Scénarios Bruxelles 2035 : Etude stratégique sur les scénarios de mobilité en Région Bruxelles Capitale et la transition à l'horizon 2035 à l'ère des véhicules autonomes, 2019, Arthur D. Little</i>	/
<i>Avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxis, 2018, Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale</i>	https://ces.irisnet.be/fr/avis/avis-du-conseil/par-date/2018/a-2018-020-ces
<i>Principes de réforme secteur du transport rémunéré, n/a, Bruxelles Mobilité</i>	https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/note_de_principe_plan_taxi_0.pdf