Analyse

Un taxi nommé *Uber* ou faut-il réformer les réglementations nationales sur les taxis ?

David Renders et Delphine De Valkeneer(*)

- **Les réglementations nationales réservent à un nombre limité d'opérateurs le droit d'exploiter un service de taxis.**
- **L'arrivée d'Uber en Europe contrarie ce monopole légal dont la conformité au regard du droit européen est sujette à contestation.**
- **Appréhendées comme des restrictions à la libre circulation et comme des entraves à la concurrence, les réglementations nationales relatives aux taxis ne risquent-elles pas d'être invalidées par le juge européen ?**

Introduction

L'irruption d'Uber sur la route a dérouté, en droit comme en fait. Un service nouveau est arrivé qui — à Bruxelles et à Paris comme dans bien d'autres villes importantes à travers le monde — secoue le cadre normatif généralement établi[1].

L'on peut légitimement s'interroger sur la mesure dans laquelle les réglementations nationales devraient être revues pour rencontrer l'apparition d'un phénomène d'un genre appelé, sans nul doute, à se répandre dans l'avenir.

C'est en évoquant la manière dont les cadres normatifs sont établis (2), en se demandant à quoi correspond précisément le service proposé par Uber (3) et en analysant la manière dont le droit européen pourrait appréhender les cadres normatifs existants (4).

L'on esquisse, en conclusion, les voies envisageables pour réguler une situation du type de celle en cause (5).

1 Les cadres normatifs en matière de services de taxis

L'examen des réglementations nationales impose de distinguer les « services de taxis » (A) des « services de location de voitures avec chauffeur » (B).

A. Les services de taxis

Les services de taxis sont définis comme ceux qui réalisent le transport rémunéré de personnes au moyen d'un véhicule automobile dont le nombre de places est limité et qui sont autorisés à stationner sur la voie publique[2]. Les réglementations nationales qui s'y rapportent se fondent sur les principes suivants.

Les services de taxis ne peuvent être exploités que dans les limites d'un territoire donné et doivent être autorisés par les autorités locales compétentes[3]. Celles-ci limitent le nombre maximum d'autorisations pouvant être délivrées dans leur ressort[4].

Les exploitants de services de taxis doivent répondre à des conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité[5]. Les chauffeurs de taxis, quant à eux, sont soumis à un examen d'aptitude au terme duquel ils obtiennent un certificat de capacité professionnelle[6].

(*) David Renders est professeur à l'Université catholique de Louvain et avocat au barreau de Bruxelles. Il peut être contacté à l'adresse david.renders@uclouvain.be. Delphine De Valkeneer est assistante à l'Université catholique de Louvain et avocate au barreau du Braban wallon. Elle peut être contactée à l'adresse delphine.devalkeneer@uclouvain.be. Les auteurs remercient le professeur Paul Nihoul d'avoir accepté de relire la présente contribution et de leur avoir fait part d'observations riches et éclairantes, autant qu'avisées. Les développements qui suivent n'engagent toutefois que leurs auteurs **(1)** Sur l'apparition d'Uber sur le marché des services de taxis en Belgique, en France, mais aussi, notamment, aux Pays-Bas, voy. notamment R. Noguellou, « Les taxis, la concurrence et le droit », *Dr. Adm.*, 2014/3, alerte 18, pp. 3 et s. ; N. Petit, « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage ? », *Rev. dr. ULg.*, 2015/3, pp. 639 et s. ; A. Baanders et M. Canoy, « Ten years of taxi deregulation in the Netherlands : the case for reregulation and decentralization », *Association for European Transport and contributors*, 2010, pp. 1 et s. ; A. Haquet, « Taxis contre voitures de tourisme avec chauffeur : droit constitutionnel », *R.F.D.A.*, n° 6, 2015, pp. 1135 et s. ; A. Deroudille, « Taxis contre voitures de tourisme avec chauffeur : droit de l'Union européenne », *R.F.D.A.*, n° 6, 2015, pp. 1144 et s. **(2)** En Région bruxelloise, les services de taxis sont définis par l'article 2 de l'ordonnance de la Région bruxelloise du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *M.B.*, 1er juin 1995. À Paris, c'est l'article L3121-1 du Code des transports qui définit les services de taxis. **(3)** À Bruxelles, l'autorisation d'exploiter est délivrée par le gouvernement régional à la faveur d'une adjudication publique (articles 3 et 4 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.*). À Paris, les autorisations de stationnement sont délivrées par le préfet de police conformément à l'ordre de la liste d'attente établie à cet effet (articles L3121-1, L3121-5 et R3121-13 du Code des transports ; article L2213-33 du Code général des collectivités territoriales). **(4)** Voy., pour la Région bruxelloise, l'article 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (*op. cit.*) et, pour Paris, l'article R2131-5 du Code des transports. **(5)** À Bruxelles, ces conditions sont énoncées à l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *M.B.* du 3 mai 2007. À Paris, il s'agit de l'article L3121-5, alinéa 3, du Code des transports. **(6)** Voy., pour Bruxelles, les articles 10 à 13 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (*M.B.* du 3 mai 2007) et, pour Paris, les articles L3121-9 et L3121-10 du Code des transports.

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

Analyse

En contrepartie de l'autorisation qu'ils sont requis d'obtenir, les exploitants de services de taxis se voient octroyer certains privilèges parmi lesquels : (a) le stationnement sur des emplacements déterminés de la voie publique[7] ; (b) l'autorisation de pratiquer le « maraudage », autrement dit de charger le client sur la voie publique sans avoir fait l'objet d'une réservation préalable[8] ; (c) l'utilisation des voies prioritaires réservées aux transports en commun[9]. Les réglementations nationales offrent, en outre, la possibilité aux exploitants de céder leur autorisation, à titre gratuit ou onéreux, au cessionnaire de leur choix sous certaines conditions[10].

Enfin, les tarifs applicables aux services de taxis sont fixés par les autorités locales compétentes et varient en fonction de différents paramètres tels que le lieu et l'heure de la prise en charge, la distance kilométrique parcourue ou encore la vitesse de croisière du véhicule[11].

B. Les services de location de voitures avec chauffeur

Les services de location de voitures avec chauffeur sont soumis à un régime juridique distinct qui leur impose notamment de faire l'objet d'une location préalable avant de pouvoir prendre en charge des clients[12]. À la différence des services de taxis dont le régime vient d'être évoqué, les services de location de voitures avec chauffeur ne sont pas contingentés. Il est toutefois requis que les exploitants et les chauffeurs de ce type de services réunissent certaines conditions professionnelles[13]. Les services de location de voitures avec chauffeur ne bénéficient pas des privilèges octroyés aux services de taxis, que sont le stationnement sur la voie publique, le droit de faire du « maraudage » et l'utilisation des voies prioritaires réservées aux transports en commun.

2 Le service proposé par Uber

Dans ses conditions d'utilisation, Uber se définit comme un fournisseur d'informations qui permettent d'obtenir un service de transport offert par un « transporteur »[14]. Le service proposé par Uber consiste à donner à ses utilisateurs des informations par le biais d'une application informatique fournie par Uber. Dans ses conditions d'utilisation, Uber précise qu'il n'est pas un fournisseur de services de transport, ni une entreprise de transport : Uber se présente comme un simple intermédiaire entre le client et le transporteur qui, lui, offre une prestation de service de transport.

Le transporteur peut être soit un particulier qui utilise son propre véhicule — il s'agit de l'application Uber Pop — soit un chauffeur professionnel qui utilise un véhicule professionnel — il s'agit de l'application Uber X. Les services réalisés grâce à Uber X sont des services de transport professionnel qui s'apparentent à un service de location de voitures avec chauffeur et que nous n'examinerons pas, dans la présente contribution, pour se concentrer sur le seul service offert par Uber Pop.

En termes de fonctionnement, l'on décrit le service Uber Pop en distinguant, d'une part, le cadre applicable au client et, de l'autre, celui applicable au transporteur.

Pour le client, l'application Uber Pop fonctionne de la manière suivante. Pour bénéficier de l'application Uber, il faut s'inscrire sur le site d'Uber et lui communiquer des informations à caractère personnel, comme, par exemple, le numéro de sa carte de banque. L'inscription n'est soumise à aucune condition particulière : tout le monde peut, en principe, adhérer à Uber, à ceci près qu'il s'impose d'avoir, au minimum, 18 ans[15]. Il s'agit ensuite de téléchar-

(7) Voy., pour Bruxelles, l'article 3, alinéa 2, de l'ordonnance du 27 avril « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (*op. cit.*) et, pour Paris, l'article L3121-11 du Code des transports. **(8)** À Bruxelles, le privilège est déduit de l'article 28, § 1er, alinéa 1er, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (*op. cit.*). À Paris, le privilège est expressément reconnu par l'article L3121-11 du Code des transports. **(9)** À Bruxelles, les taxis peuvent utiliser les bandes spéciales réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables (articles 72.5 et 72.6 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 « portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique », *M.B.* du 9 décembre 1975). À Paris, les taxis peuvent utiliser les couloirs de bus (article L2213-3 du Code général des collectivités territoriales). **(10)** La réglementation bruxelloise exige que le projet de cession soit avisé favorablement par une commission spéciale chargée de se prononcer notamment quant au caractère raisonnable du montant de la transaction envisagée (article 10*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.*). À Paris, seules les autorisations délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 « relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur » (*J.O.R.F.* n° 0228 du 2 octobre 2014) peuvent encore faire l'objet d'une cession, celles délivrées postérieurement à cette promulgation sont incessibles (L3121-2 du Code des transports). **(11)** Pour Bruxelles, voy. l'article 29 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (*op. cit.*) et l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 « relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis », modifié par l'arrêté Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 avril 2013, *M.B.* du 7 mai 2013. Pour Paris, voy. l'arrêté du 2 novembre 2015 « relatif aux tarifs de courses de taxis » et l'arrêté du préfet de police de Paris n° 2016-00022 du 6 janvier 2016 « fixant les tarifs applicables aux taxis parisiens ». **(12)** À Bruxelles, les véhicules affectés à ce service doivent être des véhicules de luxe (article 17, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* et article 85 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.*). Ils doivent, en outre, faire l'objet d'un véritable contrat de location dont la durée minimale est fixée à 3 heures, facturée 90 EUR (article 79, 3°, de l'arrêté du Gouvernement bruxellois du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur » (*op. cit.*) et article 1er de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2008 « fixant les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur », *M.B.* du 7 avril 2008). À Paris, l'on parle de voitures de transport avec chauffeur (V.T.C.), lesquelles sont régies par les articles L3122-1 et suivants du Code des transports. Ainsi, l'article L3122-9 dispose que « Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture [...] ». **(13)** Pour Bruxelles, voy. l'article 17 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* et l'article 78 de de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* Pour Paris, voy. les articles L3122-4 et L3122-8 du Code des transports. **(14)** Conditions d'utilisation pour la Belgique, version du 8 décembre 2014, disponibles sur http ://www.uber.com/fr/legal/bel/terms ; l'on précise que la Commission européenne a lancé, en septembre 2015, une étude visant à déterminer si Uber est un service de transport ou un service numérique. En parallèle, la Commission examinera l'ensemble des lois nationales encadrant l'exercice de la profession de taxis et décidera s'il est nécessaire de légiférer au niveau européen (La Revue parlementaire, *Uber sous le feu européen*, 2015, n° 973, p. 28). À cet égard, une question préjudicielle a été posée, en août 2015, à propos de la qualification du service proposé par Uber (demande de décision préjudicielle présentée par le Juzgado Mercantil n° 3 de Barcelona [Espagne], le 7 août 2015 - *Associacion Profesional Elite Taxi/Uber Systems S-L* [aff. C-434/15]). **(15)** Voy. les conditions d'utilisation, version du 8 décembre 2014 (*op. cit.*).

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

Analyse

ger l'application Uber Pop et d'activer le récepteur GPS de son *Smartphone*. Il suffit alors d'envoyer « une demande de transport ». Le récepteur GPS détecte l'emplacement du client et l'application Uber Pop envoie, dans la foulée, les données de localisation à un transporteur situé à proximité. Le transporteur contacté est encore libre d'accepter — ou non — la demande de « partage de trajet ». Si le transporteur accepte le trajet, l'application avertit le client et lui communique les informations au sujet du transporteur dont, notamment, le délai d'attente et l'estimation du prix[16]. Une fois le trajet accompli, la carte de crédit du client est automatiquement débitée et le compte du transporteur, crédité. Au passage, Uber touche une commission d'environ 20 % sur le montant total de la transaction[17].

Pour le transporteur, l'application Uber Pop fonctionne de la manière suivante. Les conditions à réunir pour devenir transporteur sont d'être âgé de 21 ans, de disposer d'un permis de conduire depuis 3 ans et d'avoir un casier judiciaire vierge et une assurance automobile à jour[18]. Si ces conditions sont réunies, la candidature du transporteur est acceptée. Lorsque le transporteur désire prendre en charge un client sur son trajet, il lui suffit d'ouvrir l'application. Il recevra alors les demandes de transport qu'il sera libre d'accepter ou non.

3 L'analyse au regard du droit européen

Les cadres normatifs nationaux en ce qu'ils réglementent strictement l'exploitation d'un service de taxis, principalement par le biais d'un *numerus clausus*, sont susceptibles de porter atteinte aux libertés fondamentales garantissant la libre circulation (A) et aux règles instituées en matière de concurrence (B).

A. Les libertés fondamentales garantissant la libre circulation

Dans un premier temps, il s'agit de déterminer, à travers l'exemple bruxellois, si les réglementations nationales — et plus précisément le mécanisme de contingentement des autorisations qu'elles instaurent — constituent une restriction à la libre prestation de services (1) et à la liberté d'établissement (2).

1. La libre prestation de services

L'article 56 du Traité « sur le fonctionnement de l'Union européenne » (ci-après, le « TFUE ») et la directive 2006/123/CE « relative aux services dans le marché intérieur »[19] (ci-après, la « directive services ») prohibent toute restriction à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union européenne, à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un autre État membre que celui du destinataire de la prestation. L'on peut, dans ce contexte, se demander si un cadre normatif national comme celui applicable en Région bruxelloise porte atteinte à la libre prestation de services.

Comme le rappelle la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après, la « C.J.U.E. » ou la « Cour ») dans l'arrêt *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti Srl*, une réglementation nationale qui réserve certaines activités à un nombre limité d'opérateurs « [...] empêche totalement l'accès au marché des services aux opérateurs économiques établis dans d'autres États membres »[20]. Dès lors que le mécanisme de *numerus clausus* empêche automatiquement l'accès au marché des services de taxis aux opérateurs économiques établis dans d'autres États membres, il constitue, en principe, une restriction à la libre prestation de services.

Il faut cependant avoir égard à l'article 58 TFUE qui soustrait les services de transport aux dispositions garantissant la libre prestation de services. Suivant cette disposition, « La libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports ». Le titre VI du TFUE — relatif aux transports — ne définit pas ce qu'est un service dans le domaine des transports. Comme le relève l'avocat général Maciej Szpunar dans l'arrêt *Trijber*, « [...] la signification et la portée d'un terme doivent être déterminées conformément au sens habituel de celui-ci dans le langage courant, tout en tenant compte du contexte dans lequel il est utilisé et des objectifs poursuivis par la réglementation dont il fait partie »[21]. En application de ce précepte, la notion de transport peut être définie comme « le fait d'amener des gens ou des marchandises d'un point A à un point B »[22]. Ainsi, les services de taxis, dès lors qu'ils transportent une personne d'un point A à un point B, entrent dans la notion de transport au sens du titre VI précité.

La directive « services » prévoit, elle aussi, à son article 2, § 2, d), qu'elle ne s'applique pas aux « services dans le domaine des transports, y compris les services portuaires, qui entrent dans le champ d'application du titre V du Traité ». Le considérant 21 du préambule de la directive précise, dans le même sens, que « Les services de transport, y compris les transports urbains, les taxis et les ambulances ainsi que les services portuaires devraient être exclus du champ d'application de la directive ». Le manuel relatif à la mise en œuvre de la directive « services » confirme encore que l'exclusion de l'article 2, § 2, d), vise : « [...] le transport aérien, le transport maritime et la navigation intérieure, y compris les services portuaires, ainsi que le transport routier et ferroviaire, et, en particulier, le transport urbain, les taxis et les ambulances »[23].

Il résulte des considérations qui précèdent que l'article 58 TFUE et l'article 2, § 2, d), de la directive « services » ont pour conséquence que le principe de libre prestation de services n'a pas d'effet direct dans le domaine des transports dont font, semble-t-il, partie les services de taxis[24]. Dès lors que la libre circulation des

(16) Les conditions d'utilisation d'Uber précisent que l'application communique également des informations au sujet du transporteur, telles que son nom, le numéro d'immatriculation du véhicule et l'évaluation de son service à la clientèle (conditions d'utilisation d'Uber, version du 8 décembre 2014). **(17)** Uber précise, en effet, sur son site internet que : « En tant que plate-forme de mise en relation, Uber prélève des frais de service de 20 % sur le tarif des trajets » (http://www.chauffeur-uber.be/faq/). **(18)** L'on précise que, désormais, Uber conditionne l'inscription en tant que transporteur au suivi d'une formation en ligne ponctuée d'un examen. D'une durée de 45 minutes, cette formation vise à familiariser le transporteur au fonctionnement de l'application et à comprendre les attentes de ses futurs passagers. **(19)** Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 1er décembre 2006 « relative aux services dans le marché intérieur », *J.O.*, 27 décembre 2006. **(20)** C.J., 30 mars 2006, *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti Srl*, aff. C-451/03, EU:C:2006:208, point 33. **(21)** Conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar, présentées le 16 juillet 2015 dans l'affaire *Trijber*, C-340/14, EU:C:2015:505, point 30. **(22)** Conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar, présentées le 16 juillet 2015 dans l'affaire précitée, point 31. **(23)** Manuel de mise en œuvre de la directive « services », Office des publications officielles des Communautés européennes, 2007, p. 12, disponible sur http://ec.europa.eu/internal_market/services/docs/services-dir/guides/handbook_fr.pdf. **(24)** Conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar, présentées le 16 juillet 2015 dans l'affaire *Trijber*, C-

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

services en matière de transport — et donc en matière de taxis — est régie par le titre VI du TFUE[25], l'on s'empressera d'observer que l'article 90 TFUE dispose que « Les objectifs des traités sont poursuivis, en ce qui concerne la matière régie par le présent titre, dans le cadre d'une politique commune des transports ». Le principe de libre prestation des services en matière de transport est donc mis en œuvre dans le cadre d'une politique commune des transports. Le titre VI du TFUE n'est pas à prendre comme une exception aux règles relatives à la libre prestation de services, mais plutôt comme « un ensemble de *leges speciales* par rapport à ces règles générales »[26]. Les différentes dispositions adoptées dans le cadre de la politique commune des transports — c'est-à-dire des « normes sectorielles *speciales* en matière de transport » — ont pour objet de mettre en œuvre et de compléter le principe de libre prestation de services, non d'écarter cette règle fondamentale[27].

Sur la base de l'article 91 TFUE, le Conseil a adopté différents règlements, en vue de mettre en œuvre le principe de libre prestation de services et de libéraliser les services de transport. Il convient, dans ce contexte, de déterminer s'il existe une *lex specialis* régissant les services de taxis. À notre meilleure connaissance, aucune norme sectorielle adoptée par l'Union européenne ne semble couvrir les services de taxis[28]. Le règlement du 21 octobre 2009 « établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus » ne s'applique qu'aux transports internationaux de voyageurs par autocars ou autobus qui sont définis comme étant des véhicules aptes à transporter plus de neuf personnes[29].

Pour sa part, le règlement du 23 octobre 2007 « relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route » s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport par chemins de fer et par route[30]. Ceux-ci sont définis comme des « services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence »[31]. Sauf à considérer les services de taxis comme de véritables services publics de transport[32], le règlement du 23 octobre 2007 ne leur est pas applicable. En outre, ce règlement vise spécifiquement à encadrer les mécanismes utilisés par les pouvoirs publics pour assurer la fourniture des services publics de transport, de sorte qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une norme mettant en œuvre la libre prestation de services en matière de transport[33].

Comme le relève l'avocat général Pedro Cruz Villalon, « en l'absence de norme sectorielle *specialis* en matière de transports, il est de jurisprudence constante que l'article 56 TFUE ne saurait servir de critère pour mesurer le degré d'opposition du droit de l'Union à une norme nationale »[34]. Ainsi, en 1989, lorsque l'Union européenne n'avait pas encore adopté de norme sectorielle en matière de transport maritime, la C.J.U.E. a refusé de censurer une réglementation nationale restrictive au sens de l'article 56 du Traité, dès lors qu'elle s'appliquait à une période où « [...] la libre prestation des services dans le secteur des transports maritimes n'était pas encore réalisée et qu'en conséquence les États membres étaient en droit d'appliquer des dispositions du type de celles qui sont visées dans l'affaire au principal »[35].

Il résulte de ce qui précède que ni l'article 56 TFUE, ni la directive « services » ne s'appliquent aux services de taxis, lesquels relèvent du champ d'application du Titre VI du TFUE. De plus, dès lors qu'aucune « norme sectorielle *specialis* » ne met en œuvre la libre prestation des services en matière de taxis, il n'est, selon nous, pas possible de remettre en cause un cadre normatif national sur la base du principe de libre prestation de services. En revanche, comme l'énonce la Cour de justice dans l'arrêt *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, lorsqu'un service de transport n'est régi par aucune disposition européenne, « il convient, [...], d'apprécier la réglementation nationale en cause au regard des dispositions du Traité FUE en matière de liberté d'établissement, lesquelles s'appliquent directement aux transports, et non par le truchement du titre de ce traité relatif à ces derniers »[36], ce que nous nous proposons de faire.

2. La liberté d'établissement

L'article 49 TFUE — relatif à la liberté d'établissement — est directement applicable aux services de transports. La liberté en cause implique « la possibilité pour un ressortissant communautaire de participer, de façon stable et continue, à la vie économique d'un État membre autre que son État d'origine, et d'en tirer profit »[37]. Dans cette perspective, l'article 49 TFUE prohibe toute entrave discriminatoire en raison de la nationalité ou du siège de l'entreprise, au libre exercice de cette liberté sur le territoire d'un autre État membre. Selon une jurisprudence constante, constitue également une restriction au sens de l'article 49 TFUE, toute mesure nationale qui — même applicable sans discrimination tenant à la nationalité — est « susceptible de gêner ou de rendre moins at-

3010/14, EU:C:2015:505, point 27 et conclusions de l'avocat général Pedro Cruz Villalón, présentées le 30 septembre 2010 dans l'affaire *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, C-338/09, EU:C:2010:568, point 19. **(25)** Voy. C.J., 13 février 2014, *Crono Service scarl* e.a. et *Anitrav*, aff. C-419/12 et C-420/12, EU:C:2014:81, point 42 et C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814, point 30. **(26)** Conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar, présentées le 16 juillet 2015 dans l'affaire *Trijber*, C-3010/14, EU:C:2015:505, point 28 ; F. Weiss et C. Kaupa, *European Union Internal Market Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, p. 242. **(27)** C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814 ; conclusions de l'avocat général Nils Wahl, présentées le 3 juin 2015 dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, C-168/14, EU:C:2015:351, point 19. **(28)** Dans l'arrêt *Crono Service scarl* e.a. et *Anitrav*, la C.J.U.E. le laisse entendre, en jugeant que « [...] les activités de location avec chauffeur telles que celles en cause au principal ne relèvent pas du champ d'application des dispositions adoptées, sur le fondement de l'article 91, § 1er, TFUE, aux fins de libéraliser les services de transport » (C.J., 13 février 2014, *Crono Service scarl* e.a., *Anitrav*, aff. C-419/12 et C-420/12, EU:C:2014:81, point 42). **(29)** Règlement du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006, *J.O.*, 14 novembre 2009. **(30)** Règlement du 23 octobre 2007 « relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1007/70 », *J.O.*, 3 décembre 2007. **(31)** Article 2, a), du règlement du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1007/70, *op. cit.* **(32)** La question est examinée au point B, 2, de la présente contribution. **(33)** Article 1er, § 2, du règlement du 23 octobre 2007 « relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1007/70 », *op. cit.* **(34)** Conclusions de l'avocat général Pedro Cruz Villalón, présentées le 30 septembre 2010 dans l'affaire *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, C-338/09, EU:C:2010:568, point 20. **(35)** Conclusions de l'avocat général Pedro Cruz Villalón, présentées le 30 septembre 2010 dans l'affaire *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, C-338/09 citant l'arrêt *Corsica Ferries France*, aff. C-266/96 du 18 juin 1998, point 14. **(36)** C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814, point 33. Cette ligne de conduite est confirmée par l'avocat général Nils Wahl dans ses conclusions présentées le 3 juin 2015 dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, C-168/14, EU:C:2015:351, point 34. **(37)** Conclusions de l'avocat général Pedro Cruz Villalón, présentées le 30 septembre 2010 dans l'affaire *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, C-338/09, EU:C:2010:568, point 16.

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

Analyse

trayant l'exercice, par les ressortissants de l'Union, de la liberté d'établissement garantie par le Traité »[38].

La question se pose de savoir si un cadre normatif local comme celui de Bruxelles porte atteinte à la liberté d'établissement. Selon la jurisprudence de la C.J.U.E., une réglementation nationale qui subordonne l'établissement d'un prestataire d'un autre État membre à la délivrance d'une autorisation préalable constitue une restriction à la liberté d'établissement[39]. Ce système d'autorisation est, en effet, susceptible de gêner l'exercice de la liberté d'établissement, en empêchant le prestataire d'exercer librement ses activités par l'intermédiaire d'un établissement stable.

En l'espèce, le droit bruxellois met en place un système d'autorisation préalable qui limite le nombre d'opérateurs de services de taxis sur le territoire de Bruxelles. Ce système est susceptible de gêner ou de rendre moins attrayant l'exercice, par les ressortissants de l'Union, de leur liberté de s'établir en tant qu'opérateurs de services de taxis et implique donc une restriction au sens de l'article 49 précité.

Selon la jurisprudence *Gebhard*[40], les restrictions ainsi constatées peuvent néanmoins être justifiées si elles s'appliquent de manière non discriminatoire, poursuivent des objectifs d'intérêt général et se conforment au principe de proportionnalité. Ce dernier principe comporte habituellement une double exigence : les mesures restrictives doivent être propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles poursuivent et l'objectif poursuivi ne peut pas être atteint par des mesures moins restrictives[41]. À ce titre, la charge de la preuve incombe à l'auteur de la norme restrictive. En l'espèce, il appartient ainsi aux autorités locales compétentes de démontrer que ces différentes exigences sont rencontrées[42].

Avec prudence, l'on croit pouvoir affirmer, qu'un système d'autorisation comme celui institué à Bruxelles n'est pas, en tant que tel, discriminatoire. Dans l'arrêt *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, la Cour a, en effet, estimé que : « [...] exiger d'un opérateur économique, établi dans un autre État membre et désireux d'obtenir une autorisation d'exploitation d'une ligne régulière de transport de personnes par autobus dans l'État membre d'accueil, de disposer d'un siège ou d'un autre établissement sur le territoire de ce dernier État avant même que l'exploitation de cette ligne ne lui soit concédée, comporte un effet dissuasif [...]. Une telle exigence constitue une restriction contraire aux règles de l'Union en matière de droit d'établissement »[43]. Or, en l'espèce, le droit bruxellois ne prévoit aucune condition relative à la localisation du domicile ou du siège social de l'exploitant, en sorte que des exploitants localisés dans une autre région de Belgique ou dans un autre État membre de l'Union que la Belgique peuvent également remettre une offre et obtenir l'autorisation en cause.

Il faut alors se demander si des motifs impérieux d'intérêt général peuvent être raisonnablement invoqués pour justifier une restriction à la liberté d'établissement. Pour ce faire, il convient, tout d'abord, d'identifier le ou les objectifs invoqués par les autorités bruxelloises, en vue de justifier la mise en place d'un *numerus clausus* des autorisations d'exploiter. À cet égard, les travaux préparatoires à l'adoption de la législation applicable à Bruxelles précisent que le *numerus clausus* institué vise notamment à respecter le coefficient de rentabilité d'« un taxi pour 1000 habitants »[44]. Selon la jurisprudence de la C.J.U.E., la viabilité économique d'un secteur d'activité ne peut toutefois constituer un motif impérieux d'intérêt général. Comme elle le rappelle dans l'arrêt *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH* : « [...] l'objectif de garantir la rentabilité d'une ligne d'autobus concurrente, en tant que motif de nature purement économique, ne saurait, conformément à une jurisprudence constante, constituer un motif impérieux d'intérêt général, de nature à justifier une restriction à une liberté fondamentale garantie par le Traité »[45].

Les exigences relatives à la sécurité routière et à la protection du consommateur, quant à elles, pourraient être utilement invoquées. Comme le rappelle l'avocat général Nils Wahl dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, il ne fait nul doute que, dans la jurisprudence de la Cour, la sécurité routière constitue une raison impérieuse d'intérêt général[46]. Il en va de même des objectifs de haute qualité du service fourni aux destinataires, objectifs qui se rapprochent de celui de protection des consommateurs[47]. L'on pourrait toutefois opposer que le cadre normatif bruxellois — en entravant l'accès des nouveaux opérateurs sur le marché — favorise « la position des opérateurs déjà présents, sans que les consommateurs puissent bénéficier des avantages de la concurrence, notamment en matière de prix »[48]. Dans cette perspective, la réglementation bruxelloise irait plutôt à l'encontre de l'objectif de protection des consommateurs.

(38) Conclusions de l'avocat général Nils Wahl, présentées le 3 juin 2015 dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, C-168/14, EU:C:2015:351, point 53. **(39)** Conclusions de l'avocat général Nils Wahl, présentées le 3 juin 2015 dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, C-168/14, EU:C:2015:351, point 54. **(40)** C.J., 30 novembre 1995, *Gebhard*, aff. C-55/94 du, EU:C:1995:411, point 37. **(41)** Précisons que, en théorie, le contrôle de proportionnalité comporte un troisième test qui consiste à vérifier que la mesure restrictive n'entrave pas la libre circulation de manière excessive par rapport aux impératifs protégés. Ce dernier test peut s'analyser comme une mise en balance des intérêts et consiste à « [...] mesurer l'atteinte à la valeur écartée au bénéfice escompté pour la valeur privilégiée » (P. Nihoul, *Les télécommunications en Europe : Concurrence ou organisation de marché ?*, U.C.L., Presses universitaires de Louvain, 2004, p. 354). **(42)** C.J., 13 novembre 2003, *Lindman*, aff. C-42/02 du, EU:C:2003:613, point 25. **(43)** C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09 du, EU:C:2010:814, point 37. **(44)** 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. 5. **(45)** C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814, point 51. Voy. également C.J., 11 mars 2010, *Atanasio Group Srl*, aff. C-384/08, EU:C:2010:133, point 55 ; C.J., 17 mars 2015, *Kranemann*, aff. C-109/04, EU:C:2005:187, point 34. Notons que, dans l'esprit du législateur bruxellois, la rentabilité d'un service de taxis conditionne cependant directement la qualité du service rendu à la population, notamment en termes de sécurité des véhicules Ainsi, l'autorité en charge du dossier expliquait dans sa note transmise à la section de législation du Conseil d'État de Belgique qu'« [...] à rentabilité moindre, correspond immanquablement un véhicule moins bien entretenu, moins vite remplacé, impossibilité financière d'équiper les véhicules de dispositif de protection des chauffeurs [...] » (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. 46). **(46)** Conclusions de l'avocat général Nils Wahl, présentées le 3 juin 2015 dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, C-168/14, EU:C:2015:351, point 60 ; C.J., 22 octobre 2009, *Commission c. Portugal*, aff. C-438/08, EU:C:2009:651, point 48 ; C.J., 20 septembre 2007, *Commission c. Pays-Bas*, aff. C-297/05, EU:C:2007:531, point 77 ; C.J., 10 février 2009, *Commission c. Italie*, aff. C-110/05 du, EU:C:2009:66, point 60. **(47)** Conclusions de l'avocat général Nils Wahl, présentées le 3 juin 2015 dans l'affaire *Grupo Itevelesa SL*, C-168/14, EU:C:2015:351, point 60 ; C.J., 30 mars 2006, *Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti Srl*, aff. C-451/03, où la Cour juge, au point 38 de l'arrêt, que : « [...] l'intérêt général lié à la protection des destinataires des services [...] contre un préjudice qu'ils pourraient subir du fait de services fournis par des personnes qui n'auraient pas les qualifications professionnelles ou morales nécessaires est susceptible de justifier une restriction à la liberté d'établissement ou à la libre prestation de services » ; C.J., 25 juillet 1991, *Säger*, aff. C-76/90, EU:C:1991:331, point 17. **(48)** C.J., 11 mars 2010, *Atanasio Group Srl*, aff. C-384/08, EU:C:2010:133, point 56.

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

Un autre objectif pourrait être présenté : la bonne gestion de la voirie et l'efficacité du transport routier. La C.J.U.E. a reconnu, dans l'arrêt *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, que la bonne gestion de la mobilité urbaine pouvait constituer une raison impérieuse d'intérêt général[49]. Il en va de même dans l'arrêt *Eventech Ltd*, où la Cour estime que l'efficacité du transport routier constitue un motif impérieux d'intérêt général[50]. Il pourrait, dès lors, se justifier de limiter le nombre de véhicules qui peuvent stationner sur la voie publique et y charger des clients, afin de garantir la bonne gestion de la voie publique. Il pourrait également être jugé légitime de limiter le nombre de véhicules pouvant emprunter les voies prioritaires. Le privilège ainsi consenti permet également d'assurer l'efficacité du transport routier à Bruxelles. Enfin, l'objectif de réduction de la pression automobile, dans une ville fortement congestionnée comme Bruxelles, pourrait également s'apparenter à un motif impérieux d'intérêt général[51].

À supposer que le cadre normatif bruxellois se justifie au regard des motifs impérieux d'intérêt général envisagés — ou de l'un d'eux — le cadre de restrictions institué pourrait-il être jugé conforme au principe de proportionnalité ? Pour répondre à la question, il convient de vérifier si les deux exigences qui composent le test de proportionnalité sont réunies. Il faut, d'abord, se demander si le mécanisme de *numerus clausus* à l'examen est de nature à garantir la réalisation des objectifs envisagés. En d'autres termes, existe-t-il, en l'espèce, un lien de causalité entre les moyens employés et la finalité poursuivie[52] ? À ce sujet, la relation causale entre la limitation du nombre d'opérateurs autorisés à exploiter un service de taxis et les exigences liées à la sécurité et à la qualité du service n'est pas établie. Il n'est, en effet, pas démontré qu'une diminution de la rentabilité du secteur provoquée par l'arrivée de nouveaux opérateurs, engendrerait automatiquement une dégradation de la qualité du service et de la sécurité des véhicules.

En revanche, il peut être raisonnablement admis que la limitation du nombre de taxis est de nature à garantir la bonne gestion de la voirie, ainsi que l'efficacité du transport routier. Le nombre d'emplacements réservés aux services de taxis étant par nature limité, une augmentation substantielle des véhicules autorisés à y stationner provoquerait des troubles susceptibles de compromettre la gestion de la voie publique. Celle-ci se verrait également affectée si, demain, un nombre illimité de véhicules pouvaient incessamment être hélés et s'arrêter pour prendre en charge des clients. Quant aux voies prioritaires, leur usage doit, par nature, être réservé à un nombre limité de véhicules, faute de quoi ces voies n'auraient rien de prioritaire et ne garantiraient plus la fluidité du trafic.

Si les objectifs précités devaient résister au contrôle de la Cour, encore faudrait-il vérifier qu'ils ne pouvaient — et ne peuvent — être garantis par des mesures moins contraignantes que le numerus clausus ? À cet égard, outre le fait que l'impératif de sécurité et de qualité du service n'est pas directement lié au contingentement des autorisations, il s'avère qu'il peut aussi être garanti par des mesures moins attentatoires au libre établissement. Ainsi, en soumettant l'accès au secteur des taxis à des conditions relatives, d'une part, à la conformité des véhicules et, de l'autre, au professionnalisme et à la moralité des exploitants de ces services, le cadre normatif bruxellois garantit déjà ces deux impératifs.

Il apparaît, dès lors, que le système de *numerus clausus* à l'examen ne peut se justifier au regard des objectifs de sécurité et de qualité de transport fourni au public. Par contre, les impératifs de bonne gestion de la voirie et d'efficacité du transport routier semblent, à première vue, ne pas pouvoir être garantis par une autre mesure que la limitation du nombre de véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis.

À supposer que le juge européen en vienne à considérer que seul le *numerus clausus* est apte à garantir la bonne gestion de la voirie et la fluidité du trafic, une dernière exigence devrait encore être vérifiée. Selon une jurisprudence récente, une législation nationale n'est « [...] propre à garantir la réalisation de l'objectif invoqué que si elle répond véritablement au souci de l'atteindre d'une manière cohérente et systématique »[53].

Afin de vérifier que l'objectif invoqué n'est pas un objectif *ad hoc*, il convient d'examiner si la mesure restrictive s'inscrit dans un ensemble cohérent de mesures poursuivant le même objectif[54]. Dans une telle perspective, la Cour serait, en l'espèce, amenée à vérifier que la limitation du nombre de taxis s'inscrit dans un ensemble global de mesures adoptées par les autorités bruxelloises pour garantir la bonne gestion de la voirie et l'efficacité du transport. Si la constatation inverse devait être faite, la juridiction pourrait en conclure que le mécanisme de *numerus clausus* poursuit en réalité une toute autre finalité que la protection de la police de la voirie et de la circulation.

B. Les règles instituées en matière de concurrence

Ainsi qu'on l'a annoncé, il faut encore se demander, en se référant à l'ordonnance bruxelloise, si les réglementations nationales en matière de services de taxis portent atteinte aux articles 101 (a) et 102 (b) TFUE. En ligne de mire, pointe, à nouveau, le mécanisme de *numerus clausus* institué par les réglementations nationales.

Au regard du droit de la concurrence, le mécanisme de *numerus clausus* à l'examen peut s'appréhender comme un système de droits spéciaux ou exclusifs. La notion de « droits spéciaux ou exclusifs » est consacrée par l'article 106, § 1er, TFUE qui dispose que « Les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édictent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles des Traités, notamment à celles pré-

(49) C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814, point 50. **(50)** C.J., 14 janvier 2015, *Eventech Ltd*, aff. C-518/13, EU:C:2015:9, point 52. Pour une analyse approfondie de cet arrêt voy. A. Deroudille, « Taxis contre voitures de tourisme avec chauffeur : droit de l'Union européenne », *R.F.D.A.*, n° 6, 2015, p. 1144. L'arrêt concerne une mesure nationale qui rend un couloir de bus aménagé sur la voie publique accessible aux taxis londoniens, à l'exclusion des V.T.C. **(51)** Dans l'autre sens, l'on pourrait soutenir que les taxis, en tant que complément aux transports en commun, désencombrent les routes de voitures individuelles et produisent un effet positif sur l'efficacité du transport routier. Partant, leur nombre ne devrait pas être limité mais plutôt augmenté afin d'accroître l'offre de taxis disponibles (voy. M. Bacache-Beauvallet et L. Janin, « Réglementation, déréglementation et concurrence : le cas des taxis », *Revue Concurrences*, n° 2, 2009, p. 44). **(52)** P. Nihoul, *op. cit.*, p. 354. **(53)** Voy. notamment C.J., 15 octobre 2015, *Grupo Itevelesa SL*, aff. C-168/14, EU:C:2015:685, point 76 ; C.J., 26 septembre 2013, *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, aff. C-539/11, EU:C:2013:591, point 47 ; C.J., 10 mars 2009, *Hartlauer*, aff. C-169/07, EU:C:2009:141, point 55. **(54)** Cette vérification, mieux connue sous le nom de « test de cohérence et de systématicité », est utilisée pour rechercher l'intention véritable du législateur national (A. Marzal Yetano, *La dynamique du principe de proportionnalité : Essai dans le contexte des libertés de circulation du droit de l'Union européenne*, Paris, L.G.D.J., 2014, p. 63).

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

Analyse

vues aux articles 18 et 101 à 109 inclus ». À défaut d'indications du Traité sur le sens à donner à ces notions, il convient de se reporter sur le droit dérivé.

C'est en matière de télécommunications que la première définition des droits spéciaux et exclusifs apparaît. Dans la directive du 28 juin 1990 « relative à la concurrence dans les marchés de services de télécommunication », ces droits sont définis comme étant des « droits octroyés par un État membre ou une autorité publique à un ou plusieurs organismes publics ou privés au moyen de tout instrument législatif, réglementaire ou administratif leur réservant la fourniture ou l'exploitation d'une activité déterminée »[55].

Selon la jurisprudence, les droits spéciaux ou exclusifs compris au sens de l'article 106, § 1er, TFUE s'entendent « [...] des droits accordés par les autorités d'un État membre à une entreprise ou à un nombre limité d'entreprises, qui affectent substantiellement la capacité des autres entreprises à exercer l'activité économique en cause sur le même territoire, dans des conditions substantiellement équivalentes »[56].

À cette aune, le système de *numerus clausus* mis en place par la Région bruxelloise semble répondre à cette définition, en ce que le droit d'exploiter un service de taxis est octroyé à un nombre limité d'opérateurs. Il s'agit toutefois encore de déterminer si le droit ainsi octroyé constitue un droit exclusif ou un droit spécial. À ce sujet, il ressort de la jurisprudence que les droits exclusifs, au sens de l'article 106, § 1er, du Traité sont « [...] des droits accordés par une mesure étatique à un nombre limité d'entreprises sur tout ou partie du territoire national de façon exclusive »[57]. Ainsi, dans l'arrêt *Entreprenørforeningens Affalds c. Miljøsektion*, la Cour a estimé qu'une réglementation nationale qui autorise trois entreprises à réceptionner les déchets de chantier produits sur le territoire de la ville de Copenhague, investit ces entreprises d'un droit exclusif[58]. Il en va de même dans l'arrêt *Corsica ferries France*, où la Cour juge que la mesure d'un État membre qui impose aux entreprises de transport maritime faisant escale dans l'un de ses ports de recourir aux services d'un groupe d'opérateurs chargés du lamanage, confère auxdits opérateurs un droit exclusif[59]. Dans l'arrêt *Inter-Huiles* e.a., il est question d'une législation française qui prévoyait que seules les entreprises bénéficiant d'un agrément pour une zone territoriale déterminée pouvaient se livrer aux activités de ramassage et d'élimination des huiles usagées dans ladite zone[60]. La Cour a, là encore, considéré, en l'espèce, qu'une législation de ce type accordait un droit exclusif aux entreprises titulaires de l'agrément.

Dans le cas des taxis bruxellois, étant donné que seuls les exploitants bénéficiant d'une autorisation peuvent fournir des services de taxis sur le territoire de la Région bruxelloise, ceux-ci doivent être considérés comme investis de droits exclusifs.

La question est alors de savoir si l'octroi de droits exclusifs à des entreprises privées est contraire au Traité. En soi, l'article 106, § 1er, ne contient pas d'interdiction expresse. Cependant, la disposition n'a pas de portée autonome, en ce sens qu'elle doit être lue en combinaison avec d'autres dispositions du Traité, notamment les articles 101 (1) et 102 (2).

1. L'article 101 du Traité

L'article 101 TFUE prohibe « tout accord entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et toutes pratiques concertées susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché intérieur [...] ». Aux termes d'une jurisprudence constante, la C.J.U.E. juge que « [...] s'il est vrai que, par eux-mêmes, les articles 101 TFUE et 102 TFUE concernent uniquement le comportement des entreprises et ne visent pas des mesures législatives ou réglementaires émanant des États membres, il n'en reste pas moins que ces articles, lus en combinaison avec l'article 4, § 3, TFUE, qui instaure un devoir de coopération, imposent aux États membres de ne pas prendre ou maintenir en vigueur des mesures, même de nature législative ou réglementaire, susceptibles d'éliminer l'effet utile des règles de concurrence applicables aux entreprises »[61].

Dans l'arrêt *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, la Cour rappelle qu'une réglementation nationale viole l'article 101 du Traité « lorsqu'un État membre soit impose ou favorise la conclusion d'ententes contraires à l'article 101 du Traité ou renforce les effets de telles ententes, soit retire à sa propre réglementation son caractère étatique, en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique »[62].

Un État membre peut ainsi manquer aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 101 et 4, § 3, du Traité, de deux manières. L'État peut — c'est le premier cas de figure — adopter une législation habilitant une organisation professionnelle à établir un projet de tarif ayant force obligatoire, dans la mesure où l'État membre délègue à un opérateur privé la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique[63]. Les tarifs applicables aux services de taxis à Bruxelles doivent-ils être considérés comme une illustration d'un tel manquement ?

Selon le droit bruxellois, il revient au gouvernement de fixer les tarifs applicables aux services de taxis[64]. Formellement, il n'est pas

(55) Article 1er de la directive du 28 juin 1990 « relative à la concurrence dans les marchés de services de télécommunication », *J.O.*, 24 juillet 1990. La directive du 31 mars 2004 « portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux » (*J.O.*, 30 avril 2004) définit également les droits spéciaux et exclusifs comme « des droits accordés par l'autorité compétente d'un État membre, au moyen de toute disposition législative, réglementaire ou administrative ayant pour effet de réserver à une ou plusieurs entités l'exercice d'une activité définie aux articles 3 à 7 et d'affecter substantiellement la capacité des autres entités d'exercer cette activité ». **(56)** Conclusions de l'avocat général F.G. Jacobs, présentées le 17 mai 2001 dans l'affaire *Ambulanz Glockner*, C-475/99, EU:C:2001:284, point 89. **(57)** Conclusions de l'avocat général Philippe Léger, présentées le 21 octobre 1999 dans l'affaire *Entreprenørforeningens Affalds/Miljøsektion (FFAD)*, C-209/98, EU:C:1999:516, point 53. **(58)** C.J., 23 mai 2000, *Entreprenørforeningens Affalds c. Miljøsektion*, aff. C-209/98, EU:C:2000:279, points 53-54. **(59)** C.J., 18 juin 1998, *Corsica ferries France*, aff. C-266/96, EU:C:1998:306. **(60)** C.J., 10 mars 1983, *Inter-Huiles* e.a., aff. C-172/82, EU:C:1983:69. **(61)** C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814, point 25. Voy. également C.J., 5 décembre 2006, *Cipolla*, aff. C-94/04, EU:C:2006:758, point 46 et C.J., 19 février 2002, *Arduino*, aff. C-35/99, EU:C:2002:97, point 34. **(62)** C.J., 22 décembre 2010, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH*, aff. C-338/09, EU:C:2010:814, point 26. Voy. également C.J., 5 décembre 2006, *Cipolla*, aff. C-94/04, EU:C:2006:758, point 47 ; C.J., 19 février 2002, *Arduino*, aff. C-35/99, EU:C:2002:97, point 35. **(63)** C.J., 19 février 2002, *Arduino*, aff. C-35/99, points 36-41. Voy. également C.J., 5 décembre 2006, *Cipolla*, C-94/04, EU:C:2006:758. Cet arrêt porte sur le même décret que l'arrêt *Arduino*. **(64)** Article 29 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.*

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

prévu que les tarifs soient établis en concertation avec les représentants des exploitants de taxis ou après que ceux-ci ont été consultés. Dans la pratique, toutefois, les choses diffèrent. Il ressort du préambule même de la réglementation relative à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis que ceux-ci font systématiquement l'objet d'un avis rendu par le comité consultatif régional des services de taxis et des voitures de location avec chauffeur[65]. Le comité dont il est question est chargé « [...] de donner un avis au gouvernement, à la demande de celui-ci ou de sa propre initiative, sur toute question relative aux taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur [...] »[66]. Il est notamment composé de délégués de l'administration, de représentants des exploitants de services de taxis, de représentants des usagers des taxis, de représentants des ouvriers du transport ainsi que de représentants des centraux téléphoniques[67]. La présidence du comité est assurée par le ministre en charge des services de taxis[68].

Le fait que le comité consultatif soit amené, dans la pratique, à se prononcer sur toute modification apportée aux tarifs, ne prive pas ces tarifs du caractère de réglementation étatique. D'une part, le comité consultatif rend un simple avis, de sorte que le gouvernement reste libre de s'en écarter[69], sauf à démontrer que, dans la pratique, compte tenu des rapports de force en présence, l'avis revêt *de facto* un caractère contraignant. D'autre part, il ne résulte pas de la composition du comité consultatif que seuls seraient pris en compte les intérêts des exploitants de services de taxis, sauf à démontrer que, dans la pratique, la représentation des usagers est tellement faible qu'elle ne peut *de facto* contrebalancer le poids des représentants des services de taxis.

Un autre cas de figure constitue un manquement à l'article 101 : celui où l'autorité publique, amenée à délivrer les autorisations nécessaires pour fournir un service de transport, appelle les opérateurs existants à se prononcer sur toute demande d'accès au marché, avec cette conséquence que les opérateurs existants sont en mesure de se répartir le marché par le moyen d'une concertation entre eux et avec l'autorité publique[70].

La question se pose, ici encore, de savoir si un cadre normatif local comme celui qui est d'application à Bruxelles relève — ou non — de ce cas de figure. Ainsi qu'on l'a écrit, l'autorisation d'exploiter un service de taxis est délivrée par le gouvernement au candidat qui a remis l'offre la mieux classée sur la base d'une comparaison qualitative des offres et du prix[71]. Un jury spécialisé — composé de membres de l'administration et de trois membres du comité consultatif précité dont au moins un représentant des usagers — compare les offres au regard de critères tels que le confort du véhicule, son impact sur l'environnement ou encore le plan financier proposé par le candidat[72].

Sur papier, le processus de sélection — en ce qu'il repose sur des critères objectifs et se ponctue par une décision d'attribution prise unilatéralement par le gouvernement — ne peut s'apparenter à une concertation des exploitants entre eux et avec les autorités publiques. Toutefois, il conviendrait de vérifier si, en pratique, le gouvernement dispose réellement du pouvoir de s'écarter de l'avis rendu par le jury et du classement des candidats qu'il contient.

Il faut encore avoir égard au fait que le jury est amené à se prononcer sur les candidatures de nouveaux exploitants, mais également sur les candidatures d'exploitants existants qui souhaitent voir leur autorisation étendue à de nouveaux véhicules. Si le pouvoir du jury est encadré par des critères objectifs, il ne saurait être absolument exclu que les opérateurs existants soient favorisés par leurs pairs qui composent le jury.

Pour utilement contester le système existant, il faudrait démontrer que la composition du jury, telle qu'elle est arrêtée par le gouvernement, ne permet pas de se prémunir contre le risque de favoritisme ainsi décrit. Le risque est, en tout cas, certainement présent lorsque les opérateurs existants, usant du mécanisme de cession prévu par l'ordonnance bruxelloise, cèdent leur autorisation d'exploiter : ils peuvent, en effet, le faire sans la moindre mise en concurrence, au cessionnaire de leur choix[73].

2. L'article 102 du Traité

L'article 102 TFUE prohibe, pour sa part, les abus de position dominante. Une position dominante peut être définie comme une position permettant aux entreprises « d'agir indépendamment des réactions adoptées par les rivaux et/ou les consommateurs »[74].

L'octroi de droits exclusifs peut conférer une position dominante aux opérateurs qui en sont investis, étant donné que les consommateurs ne peuvent s'adresser à d'autres fournisseurs[75]. En l'espèce, les droits exclusifs octroyés aux services de taxis titulaires d'une autorisation, leur permettent d'occuper une position dominante sur le territoire de la Région bruxelloise. À cet égard, il convient de rappeler que le simple fait de créer une position dominante par l'octroi de droits exclusifs, au sens de l'article 106, § 1er, n'est pas, en tant que tel, incompatible avec l'article 102 précité[76]. Un État membre n'enfreint les interdictions édictées par le Traité que « [...] lorsque l'entreprise en cause est amenée, par le simple exercice des droits spéciaux ou exclusifs qui lui ont été conférés, à exploiter sa position dominante de façon abusive ou lorsque ces

(65) L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 « relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis » (*M.B.* du 7 mai 2013) mentionne, dans son préambule, « l'avis favorable du Comité consultatif régional des taxis et voitures de location avec chauffeur ». L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 décembre 2011 « modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis » (*M.B.* du 12 janvier 2012) fait même état, dans son préambule, d'un « accord sectoriel du Comité consultatif régional des taxis et voitures de location avec chauffeur ». **(66)** Article 34 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* **(67)** Article 2, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 novembre 1995 « fixant la composition, le fonctionnement et les attributions du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale », *M.B.* du 22 décembre 1995. **(68)** Article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 novembre 1995 « fixant la composition, le fonctionnement et les attributions du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale », *op. cit.* **(69)** Sur la notion d'avis en droit administratif belge, voy. notamment D. Renders, *Droit administratif*, *op. cit.*, pp. 296-301. **(70)** C.J., arrêt *Ambulanz Glöckner*, aff. C-475/99 du 25 octobre 2001, EU:C:2001:577, points 26-29. **(71)** Article 6 de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* **(72)** Article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « précisant les critères complémentaires selon lesquels les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis sont examinées et fixant la forme et le contenu de l'avis au public et la procédure d'examen des demandes », *op. cit.* **(73)** Article 10*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* **(74)** P. Nihoul, *op. cit.*, p. 325. **(75)** P. Nihoul, *op. cit.*, p. 325. **(76)** Trib. U.E., 20 septembre 2012, *Dimosia Epicheirisi Ilektrismou AE*, aff. T-169/08, EU:T:2012:448, points 86-92.

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

Analyse

droits sont susceptibles de créer une situation dans laquelle l'entreprise est amenée à commettre de tels abus »[77].

Dans l'arrêt *Dimosia Epicheirisi Ilektrismou AE*, la Cour précise qu'il peut y avoir une violation combinée des articles 106, § 1er, et 102 TFUE « [...] indépendamment de tout abus réel. Il importe seulement que la Commission identifie une conséquence anticoncurrentielle, potentielle ou réelle, susceptible de résulter de la mesure étatique en cause »[78].

L'abus peut résulter de mesures étatiques qui « [...] affectent la structure du marché en créant des conditions inégales de concurrence entre les entreprises, en permettant à l'entreprise publique ou à l'entreprise à laquelle ont été octroyés des droits spéciaux ou exclusifs de maintenir, par exemple en entravant de nouvelles entrées sur ce dernier, de renforcer ou d'étendre sa position dominante sur un autre marché restreignant ainsi la concurrence [...] »[79].

Ainsi qu'on l'a déjà évoqué, l'avis émis par le jury spécialisé lors de la délivrance de nouvelles autorisations pourrait comporter un risque de favoritisme des opérateurs existants au détriment des nouveaux entrants. Dès lors qu'il existe un risque d'abus et que celui-ci résulte de la réglementation bruxelloise relative aux services de taxis, il peut y avoir, en l'espèce, une violation combinée des articles 106, § 1er, et 102 TFUE.

L'abus peut également résulter d'un « monopole défaillant »[80]. Selon la jurisprudence de la C.J.U.E. « [...] la décision d'un État membre d'accorder des droits spéciaux ou exclusifs est contraire au traité lorsque l'entreprise concernée n'est manifestement pas en mesure de satisfaire la demande et ne peut par conséquent éviter d'abuser de sa position dominante et ainsi constamment limiter la production, les débouchés ou le développement technique au préjudice des consommateurs »[81].

Dans cette hypothèse, les droits exclusifs octroyés aux entreprises ne permettent pas aux consommateurs de bénéficier des conditions dont ils auraient pu profiter sur un marché concurrentiel, que ce soit en termes d'innovation, de prix, de production suffisante ou de qualité du service[82].

En l'espèce, il conviendrait de déterminer si les services de taxis investis de droits exclusifs sont en mesure de satisfaire la demande, en tenant notamment compte de facteurs tels que les délais de prise en charge, la disponibilité des véhicules aux heures de pointe ou encore la qualité du service de transport. Sous la réserve d'une analyse approfondie des données économiques et factuelles du marché en cause, il peut être raisonnablement admis que les services de taxis titulaires d'une autorisation ne sont pas en mesure de satisfaire pleinement la demande en Région bruxelloise, eu égard notamment à l'engouement pour les services réalisés grâce à l'application Uber Pop. Si cette incapacité est avérée, le droit bruxellois pourrait être jugé contraire aux articles 106, § 1er, et 102 TFUE.

À supposer que le droit bruxellois soit considéré comme contraire aux règles instituées en matière de concurrence, il conviendrait encore de vérifier s'il ne pourrait pas être justifié au regard de l'article 106, § 2, TFUE. La disposition prévoit que « Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union ».

La Commission définit les services d'intérêt économique général comme « [...] des activités économiques remplissant des missions d'intérêt général qui ne seraient pas exécutées (ou qui seraient exécutées à des conditions différentes en termes de qualité, de sécurité, d'accessibilité, d'égalité de traitement ou d'accès universel) par le marché en l'absence d'une intervention de l'État »[83].

Suivant une jurisprudence constante, l'article 106, § 2, peut être invoqué pour justifier une mesure contraire à l'article 102 prise en faveur d'une entreprise à laquelle l'État a accordé des droits exclusifs, si cette mesure est nécessaire pour permettre à l'entreprise d'accomplir la mission d'intérêt économique général qui lui a été impartie et si cette mesure n'affecte pas le développement des échanges d'une manière contraire à l'intérêt de l'Union[84].

Plusieurs conditions doivent être réunies pour pouvoir invoquer la dérogation prévue à l'article 106, § 2 :

— les entreprises doivent être investies d'une mission particulière de service public[85] ;

— cette mission doit leur être confiée au moyen d'un acte de la puissance publique — unilatéral ou conventionnel[86] — lequel est qualifié de mandat et doit définir précisément les obligations de service public imposées dans le cadre de cette mission particulière ;

— l'octroi de droits exclusifs aux entreprises doit être nécessaire à l'accomplissement de la mission particulière qui leur a été confiée, ce qui implique que, sans ceux-ci, les entreprises seraient incapables d'assurer cette mission dans des conditions économiquement acceptables ;

— le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à *l'intérêt de l'Union*. Les moyens accordés aux entreprises aux fins d'assurer leur mission d'intérêt général ne

(77) C.J., 25 octobre 2001, *Ambulanz Glöckner*, aff. C-475/99, EU:C:2001:577, point 37. **(78)** C.J., 17 juillet 2014, *Dimosia Epicheirisi Ilektrismou AE (DEI)*, aff. C-554/12, EU:C:2014:2085, point 46. **(79)** *Ibidem*. **(80)** S. Dap, « La prise en compte jurisprudentielle de la position particulière des opérateurs de SIEG sur le marché européen », *in* L. Potvin-Solis (coord.), *La libéralisation des services d'intérêt économique général en réseau en Europe*, Bruxelles, Bruylant, 2010, p. 80. **(81)** Conclusions de l'avocat général F.G. Jacobs, présentées le 17 mai 2001 dans l'affaire *Ambulanz Glockner*, C-475/99, EU:C:2001:284, point 142. **(82)** P. Nihoul, *op. cit.*, p. 215. **(83)** Guide « relatif à l'application aux services d'intérêt économique général, et en particulier aux services sociaux d'intérêt général, des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État, de marchés publics et de marché intérieur », publié le 29 avril 2013, point 2, p. 20. **(84)** C.J., 25 octobre 2001, *Ambulanz Glöckner*, aff. C-475/99, EU:C:2001:577, point 51 ; C.J., 18 juin 1998, *Corsica ferries France*, aff. C-266/96 du, EU:C:1998:306, point 42. **(85)** Communication de la Commission du 11 janvier 2012 « relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général », 2012/C 8/02. Dans sa communication, la Commission précise que « les États membres disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition de ce qu'ils considèrent comme un SIEG » et qu'elle « se limite à vérifier que l'État membre n'a pas commis d'erreur manifeste » (point 46). **(86)** Communication de la Commission du 11 janvier 2012 « relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général », *op. cit.*, point 52.

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques

peuvent être disproportionnés et affecter les échanges entre États membres de manière excessive ;

— l'attribution d'une mission de service public doit faire l'objet d'une mise en concurrence dans le respect des principes de transparence et de non-discrimination[87] ;

— la mission de service public est attribuée aux entreprises pour une durée limitée[88].

En l'espèce, peut-on considérer que les exploitants de services de taxis assument une mission d'intérêt économique général ? Le droit bruxellois fait état du caractère d'utilité publique desdits services sans pour autant les qualifier de « services d'intérêt économique général »[89]. Dès lors qu'il ne confie pas expressément aux titulaires de l'autorisation d'exploiter la gestion d'un service public, la condition relative à l'acte de mandat pourrait ne pas être rencontrée. Quant aux obligations de service public imposées aux exploitants de taxis, l'examen du cadre normatif bruxellois n'en relève qu'une seule : celle de prendre en charge des personnes désirant se faire transporter[90].

Quand bien même la qualité de service d'intérêt économique général serait reconnue aux services de taxis, il conviendrait encore de démontrer la nécessité et la proportionnalité des droits exclusifs qui leur sont octroyés aux fins d'assurer cette mission, en clair :

— prouver qu'en l'absence de droits exclusifs, les exploitants de services de taxis ne pourraient plus assumer leur obligation de prise en charge dans des conditions économiques acceptables ;

— établir que ces droits exclusifs sont proportionnés au regard de la mission d'intérêt public en vue de laquelle ils sont institués et qu'il n'en résulte pas une atteinte excessive aux échanges communautaires.

En conclusion, les chances dont disposent les services de taxis bruxellois de pouvoir bénéficier de la dérogation prévue à l'article 106, § 2, TFUE et, partant, celles d'être immunisés de l'application des règles institués en matière de concurrence semblent limitées.

Conclusion

L'apparition d'Uber a mis en exergue la nécessité d'une adaptation du cadre normatif existant dans les villes où ce phénomène d'un genre nouveau est apparu.

Il s'agit, d'abord, d'éviter que les droits nationaux ne soient remis en cause de façon abrupte, si d'aventure ils étaient jugés non conformes au droit européen, ce qui — on l'aura perçu — n'est pas impossible. Il s'agit, au-delà, d'améliorer le fonctionnement et l'attractivité des services de taxis, pour que ceux-ci soient restaurés dans leur rôle de maillon essentiel de la chaîne de la mobilité. Les voies qui s'ouvrent aux autorités, dans ce contexte, sont étriquées, car il faut tenir compte de bien des paramètres, de droit comme de fait.

Faut-il aller vers une libéralisation complète du marché ? Faut-il, au contraire, étendre les réglementations nationales et tuer Uber dans l'œuf ? Faut-il envisager une troisième voie en réorganisant le marché du « taxi » et en modifiant les paramètres de la réglementation ?

Si délicates à trouver soient-elles, les solutions existent et sauront, à coup sûr, se dégager[91].

(87) Article 5, § 3, du règlement du 23 octobre 2007 « relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1007/70 », *op. cit.* **(88)** Article 4, § 3, du règlement du 23 octobre 2007 « relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1007/70 », *op. cit.* **(89)** Par contre, les taxis collectifs opérant la nuit semblent davantage s'apparenter à un service public en ce qu'ils complètent l'offre de transports publics durant la période nocturne et qu'ils se voient appliquer des tarifs réduits (voy. en ce sens L. Thommes et L. Burnon, « Les outils de la mobilité douce réglementés en droit bruxellois », *in* P.-O. De Broux, B. Lombaert et D. Yernault [coord.], *Le droit bruxellois - Un bilan après 25 ans d'application [1989-2014]*, Bruxelles, Larcier, p. 1138). **(90)** Article 28, § 1er, alinéa 1er, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 « relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », *op. cit.* **(91)** Sur les solutions envisageables, voy. notamment D. Renders et D. De Valkeneer, « Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis ? », *C.D.P.K.*, 2015/4, spécialement pp. 505-508, à paraître.

this jurisquare copy is licenced to Université Catholique de Louvain - Service central des bibliothèques