

# Ubérisation des taxis : réglementation actuelle vs droit européen de la concurrence

Mémoire réalisé par  
**Sarah BOUTON**

Promoteur  
**Paul NIHOUL**

Année académique 2016-2017  
**Master en droit**



## Plagiat et erreur méthodologique grave

---

Le plagiat entraîne l'application des articles 87 à 90 du règlement général des études et des examens de l'UCL.

Il y a lieu d'entendre par « plagiat », l'utilisation des idées et énonciations d'un tiers, fussent-elles paraphrasées et quelle qu'en soit l'ampleur, sans que leur source ne soit mentionnée explicitement et distinctement à l'endroit exact de l'utilisation.

La reproduction littérale du passage d'une oeuvre, même non soumise à droit d'auteur, requiert que l'extrait soit placé entre guillemets et que la citation soit immédiatement suivie de la référence exacte à la source consultée.\*.

En outre, la reproduction littérale de passages d'une oeuvre sans les placer entre guillemets, quand bien même l'auteur et la source de cette oeuvre seraient mentionnés, constitue une erreur méthodologique grave pouvant entraîner l'échec.

\* A ce sujet, voy. notamment <http://www.uclouvain.be/plagiat>.

## **Introduction**

Ce mémoire a pour objectif d'analyser la réglementation actuelle qui s'applique aux chauffeurs de taxi traditionnels, de la confronter au droit européen de la concurrence pour ensuite savoir si l'entrée d'un acteur comme Uber peut se faire de manière légale ou non.

En effet, Uber et les taxis sont devenus concurrents et sont substituables<sup>1</sup> d'où les discussions à leur sujet afin de savoir si Uber doit être soumis à la législation qui régleme les taxis ou non.

La société Uber n'a pas été choisie par hasard pour ce mémoire. D'autres plus petites sociétés ont essayé d'entrer sur le marché, mais aucune n'a réussi à avoir le niveau de popularité dont bénéficie Uber aujourd'hui. En effet, une fois qu'une plateforme atteint une certaine masse, la dynamique de marché tend à changer et la plateforme devient la plateforme par défaut tout en gagnant des avantages compétitifs.<sup>2</sup>

L'arrivée d'Uber sur le marché a fait beaucoup couler d'encre en proposant un service d'un genre nouveau. Les opérateurs de taxi ont toujours mal vu cette entrée d'Uber qui chamboule le service des taxis, établi depuis bien longtemps. Avec Uber, il y a une remise en question du cadre normatif établi en Belgique, mais aussi ailleurs. De plus, étant donné que c'est un nouveau service qui est né des nouvelles technologies, il n'est pas encore réglementé en tant que tel et de nombreuses questions se posent notamment en droit du travail, en droit fiscal et sur le fait de savoir comment légiférer sur ce nouveau type de business.<sup>3</sup>

En effet, plusieurs zones de flou existent au niveau de la réglementation des transports, au niveau fiscal, social, du travail, mais aussi sur la qualité et la sécurité du service fournit ainsi que sur la réglementation de la vie privée.<sup>4</sup>

Les journaux télévisés ont parlé de ce sujet pendant tout un temps, car les chauffeurs de taxi traditionnels ont montré leur mécontentement dans les rues, des incidents ont eu lieu entre eux et les chauffeurs Uber et ensuite les premiers jugements concernant cette société ont été rendus, sans que le sujet ne soit définitivement clos.

---

<sup>1</sup> G. LOUGHER, S. KALMANOWICZ, « EU Competition Law in the Sharing Economy », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°2, p. 95.

<sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 97-98.

<sup>3</sup> S. P. KING, « Sharing Economy: What Challenges for Competition Law? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°10, p. 729.

<sup>4</sup> E. DE RIDDER, « Tijd voor de sharing economy? », *Juristenkrant*, 2015, liv. 305, pp. 12-13.

C'est donc un sujet d'actualité qui mérite de l'attention étant donné que les progrès technologiques ne font que progresser et de plus en plus, cela va défier les secteurs traditionnels, sans que le droit ne soit préparé à cela.

Ce nouveau type de service pose donc des questions par rapport aux chauffeurs de taxi traditionnels, car ces derniers clament le fait que le comportement d'Uber est constitutif d'une concurrence déloyale sur plusieurs aspects étant donné que les chauffeurs Uber ne respectent pas la législation qui s'impose aux chauffeurs de taxi traditionnels.

Cependant, des questions se posent également envers les consommateurs. En effet, ce sont ces derniers qui bénéficient le plus d'un marché où la concurrence est libre et dans lequel ils ont le choix entre différents prestataires de services, différentes échelles de prix, etc. Or, ce choix, dans le domaine du service de taxis, n'était pas vraiment possible avant Uber. Il faut ajouter que, même s'il y a des aspects positifs dans ce nouveau genre de service pour les consommateurs, il y a nécessité d'encadrer ce phénomène afin d'éviter des abus ou encore éviter que les systèmes de notation sur internet soient faux ou trop sélectifs.<sup>5</sup>

Un troisième aspect de la problématique entre Uber et les taxis concerne les licences qui sont accordées afin de permettre à un chauffeur de taxi traditionnel de rouler en toute légalité. Cela limite le nombre d'opérateurs sur le marché et de ce fait, cela constitue pour les nouveaux acteurs comme Uber, une barrière à l'entrée significative.<sup>6</sup>

Une quatrième attention peut être posée sur les prix. En effet, les chauffeurs de taxi traditionnels ne sont pas libres de fixer leur propre prix étant donné que c'est réglementé par un texte de loi comme nous le verrons. Uber par contre fixe lui-même ses prix et à la baisse afin d'attirer la clientèle des chauffeurs de taxi ou les personnes qui ne voudraient pas payer le prix d'un taxi traditionnel. Cependant, Uber ne pratique pas les mêmes prix à longueur de temps et des variations peuvent être observées, sans que le consommateur ne puisse dire quelque chose à ce sujet étant donné que ce n'est pas réglementé. Cette pratique n'est pas nécessairement constitutive d'un abus et cela pourrait même créer une balance quand il y a

---

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 730.

<sup>6</sup> G. LOUGHER, S. KALMANOWICZ., « EU Competition Law in the Sharing Economy », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°2, p. 95.

beaucoup de demandes ainsi que peu de chauffeurs Uber disponibles.<sup>7</sup> Cette façon de procéder permet à Uber de faire une concurrence plus agressive.<sup>8</sup>

Uber a tellement fait parler de lui que désormais, on parle d'industrie « ubérisée » pour évoquer la situation d'opérateurs historiques marginalisée.<sup>9</sup>

Uber fait partie d'un système qu'on appelle le « peer-to-peer » (P2P) qui est né de l'évolution d'internet. Malgré le fait qu'Uber soit mal considéré par beaucoup de personnes, ce genre de services a des avantages qui peuvent être mis en avant. Premièrement, avec un système P2P, les prix sont poussés vers le bas. Deuxièmement, les entreprises P2P peuvent apporter un service amélioré par rapport aux opérateurs traditionnels en travaillant sur la confiance avec des systèmes de « review ». Cela ajoute donc de la pression aux acteurs traditionnels et cela les amène à devenir plus efficaces et plus innovants, ce qui est également positif.<sup>10</sup>

Les taxis font donc face à un nouveau type de concurrence qui est assez rude et cela amène de nouveaux défis pour la réglementation actuelle qui n'a pas prévu dans ses textes une telle montée en puissance de ce genre de services.

Dans un premier temps, afin de mieux cerner le sujet, j'aborderai le fonctionnement d'Uber, son histoire et les différences avec l'économie de partage. Deuxièmement, j'expliquerai ce que recouvre le monopole que détiennent les chauffeurs de taxi. Troisièmement, je confronterai le monopole des taxis par rapport au droit européen de la concurrence. Quatrièmement, j'analyserai diverses décisions de jurisprudence concernant Uber en particulier ainsi que leurs implications. Enfin, cinquièmement, j'évoquerai les réformes et projets de réformes en cours.

---

<sup>7</sup> S. P. KING, « Sharing Economy: What Challenges for Competition Law? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°10, p. 731.

<sup>8</sup> L. ESKENAZI, « The French Taxi Case: Where Competition Meets—and Overrides—Regulation », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2014, vol. 5, n°8, p. 554.

<sup>9</sup> N. PETIT, « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage? », *Rev. Dr. ULg.*, 2015, liv. 3, p. 640.

<sup>10</sup> D. STALLIBRASS et J. FINGLETON, « Regulation, Innovation, and Growth: Why Peer-to-Peer Businesses Should Be Supported », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°6, p. 416.

## **Partie I. Fonctionnement d'Uber, historique et différence avec l'économie de partage**

### **Chapitre I. Histoire et fonctionnement d'Uber**

Uber est une entreprise technologique américaine basée à San Francisco qui a été créée au départ d'un constat par ses fondateurs, celui de ne pas trouver facilement un taxi en plein Paris durant l'hiver de 2008 alors qu'il neigeait. Travis Kalanick et Garrett Camp ont constaté qu'il y avait les mêmes problèmes à Paris qu'à San Francisco et de ce fait, ils ont eu l'idée à la base de la création de l'application Uber : commander une course en appuyant sur un bouton au lieu de devoir hélér un taxi.<sup>11</sup>

Au départ, l'application permettait de commander des chauffeurs privés « haut de gamme » dans certaines grandes villes, mais depuis, les chauffeurs viennent d'horizons plus variés et Uber pénètre de plus en plus de villes dans le monde entier.<sup>12</sup> En pratique, la plupart des chauffeurs sont des particuliers qui souhaitent arrondir leurs fins de mois en faisant quelques courses et le résultat est que des particuliers entrent en concurrence directe avec des entreprises de taxi traditionnels.<sup>13</sup>

Sur son site internet, Uber se présente même comme un « nouveau moyen flexible de gagner de l'argent pour toute personne qui offre ses services via Uber » et continue en disant aider à renforcer les économies locales, améliorer l'accès aux transports et rendre les routes plus sûres.<sup>14</sup>

Afin de mieux se rendre compte de l'envergure que cette entreprise a prise, il suffit de voir dans combien de villes dans le monde Uber est présent : 516 villes (en octobre 2016).<sup>15</sup>

Le nombre de villes ne fait qu'augmenter et cela peut s'expliquer par des « network effects ». En effet, plus une application compte d'utilisateurs, plus elle devient attractive et plus de gens veulent faire partie des utilisateurs. De plus, une fois la plateforme créée, il est plus facile de s'étendre encore plus.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> <https://www.uber.com/fr/our-story/> (10 novembre 2016)

<sup>12</sup> *Ibidem.*

<sup>13</sup> <http://www.emulation-innovation.be/2014/05/> (10 novembre 2016)

<sup>14</sup> <https://www.uber.com/fr/our-story/> (5 octobre 2016)

<sup>15</sup> *Ibidem.*

<sup>16</sup> D. ZIMMER, « Digital Markets: New Rules for Competition Law », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°9, p. 627.

Il y a également le fait que les chauffeurs ne seront enclins à s'engager dans ce processus de transport aménagé par Uber que s'ils pensent qu'il y aura une demande suffisante de la part des passagers. Une plateforme « peer-to-peer » est en effet construite des deux côtés pour se construire un avantage et plus il y aura de personnes sur la plateforme, plus les frais baisseront également.<sup>17</sup>

Uber indique dans ses conditions générales qu'il constitue une plate-forme technologique qui permet aux utilisateurs des applications mobiles ou des sites web d'Uber, d'organiser et de planifier des déplacements avec des prestataires tiers indépendants. De plus, les conditions générales précisent que, sauf accord distinct avec la société, les services sont mis à disposition pour une utilisation personnelle et non commerciale. Ensuite, il est ajouté, en lettres capitales, qu'Uber ne fournit pas de services de transport, qu'il n'agit pas en qualité de transporteur et que l'ensemble du service est fourni par un prestataire tiers indépendant qui n'est pas employé par Uber.<sup>18</sup>

Uber se présente donc comme un simple intermédiaire entre le client et le tiers prestataire qui lui, exerce un service de transport.<sup>19</sup>

Il existe deux types de chauffeurs Uber. D'une part, il y a les particuliers qui utilisent leur propre véhicule (Uber POP). D'autre part, il y a les chauffeurs professionnels qui utilisent un véhicule professionnel (Uber X). Dans le cadre de ce travail, je me concentrerai sur le premier cas étant donné que c'est ce qui fait le plus couler d'encre par rapport au secteur des taxis.

Concrètement, comment fonctionne cette application ?

Tout d'abord, si le client veut en bénéficier, il doit créer un compte d'utilisateur sur la plateforme Uber et communiquer une série d'informations à son propos comme son adresse, son âge, etc. ainsi que ses données bancaires (afin de ne pas devoir les entrer à chaque course et qu'il n'y ait pas d'échange d'argent liquide). Tout le monde peut donc créer un compte à condition toutefois d'être majeur.<sup>20</sup>

Une fois que le compte est créé, il suffit de se connecter à l'application pour demander une course, tout en enclenchant le signal GPS de son smartphone afin d'être localisé. La

---

<sup>17</sup> S. P. KING, « Sharing Economy: What Challenges for Competition Law? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°10, p. 731.

<sup>18</sup> <https://www.uber.com/fr/legal/terms/be/> (10 novembre 2016).

<sup>19</sup> 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, liv. 4, p. 487.

<sup>20</sup> <https://www.uber.com/fr/legal/terms/be/> (10 novembre 2016)



localisation est alors envoyée à un chauffeur Uber POP proche. Le chauffeur peut accepter ou refuser la course et s'il l'accepte, le client est averti via l'application. Une fois que le trajet s'est déroulé, la carte de crédit du client est débitée automatiquement, le chauffeur touche sa part et Uber prend sa commission. Les paiements sont donc facilités et il n'y a pas d'échange d'argent direct entre le chauffeur et le client. De plus, le prix n'est pas une surprise pour le client étant donné qu'avant de confirmer la demande de prise en charge par le chauffeur, une fourchette de prix est annoncée au client (ainsi que le délai d'attente).

Concernant le chauffeur, il doit avoir 21 ans, être en possession du permis B depuis 3 ans, avoir un casier judiciaire vierge et une assurance automobile à jour.<sup>21</sup>

On voit donc qu'Uber dispose d'une mode de fonctionnement qui contraste avec le modèle « Business to Consumer » classique des opérateurs de taxis traditionnels étant donné qu'Uber est une plateforme basée sur une application mobile qui met en relation les passagers demandeurs d'une course avec les chauffeurs utilisant leur propre voiture, permettant de cette manière à ces deux catégories de personne de passer une transaction.<sup>22</sup>

## **Chapitre II. Économie de partage**

L'économie collaborative peut être désignée par d'autres termes comme « économie de partage », « plateforme collaborative », « peer-to-peer » (P2P), tout en désignant le même mode de fonctionnement même si chaque plateforme a un « business » différent.<sup>23</sup>

Ce sont des termes qui sont utilisés pour couvrir une grande variété de « business model » différents, basés sur internet. Leur caractéristique principale est qu'ils regroupent divers acteurs sur une plateforme et facilitent les échanges, sans que ces plateformes n'achètent de biens ou de services. Par exemple, Uber ou d'autres applications concernant le transport de personnes ne sont pas propriétaires des voitures utilisées par les conducteurs inscrits sur ces plateformes, mais les transactions sont facilitées entre les passagers et les chauffeurs grâce à la plateforme.<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> <https://www.uber.com/fr/legal/terms/be/> (10 novembre 2016)

<sup>22</sup> G. LOUGHER, S. KALMANOWICZ., « EU Competition Law in the Sharing Economy », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°2, p. 88.

<sup>23</sup> D. STALLIBRASS et J. FINGLETON, « Regulation, Innovation, and Growth: Why Peer-to-Peer Businesses Should Be Supported », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°6, pp. 414-415.

<sup>24</sup> S. P KING., « Sharing Economy: What Challenges for Competition Law? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°10, p. 729.

Cependant, cette notion d'économie collaborative n'est pas dotée d'une définition uniforme. La plupart des définitions pointent l'élément numérique, car les individus ont accès à ces plateformes via des sites internet ou des applications mobiles. On peut cependant prendre le parti de définir l'économie collaborative comme une activité économique poursuivie sur des marchés caractérisés par l'utilisation de plateforme internet afin de faciliter la vente ou la location à un individu d'un actif sous-utilisé qui est la propriété d'un autre individu.<sup>25</sup>

Les contours d'une définition ne sont pas toujours évidents à saisir, ce qui peut mener à des appréciations différentes selon le fait qu'une plateforme relève ou non de ce nouveau modèle, ce qui est le cas avec Uber.

En effet, Uber clame être un acteur de l'économie de partage afin de se défendre dans ses procès<sup>26</sup>, mais plusieurs auteurs ne sont pas d'accord avec cette vision des choses.

En effet, Uber est parfois vu par certaines personnes, à tort, comme faisant partie de cette nouvelle organisation économique appelée « économie du partage ». Ce modèle repose sur une consommation collaborative. L'idée dans ce modèle, appliqué au transport de personnes, est que le partage n'est pas gratuit, mais indemnisé (un des buts est souvent d'arrondir les fins de mois). Tout cela est alors mis en place via une plateforme internet ou des applications mobiles afin d'organiser les échanges et un système de « *peer review* » est mis en place pour évaluer les prestations. En réalité, Uber ne rentre pas dans ce nouveau modèle économique. Il n'y a que peu d'innovation, car Uber reste un service de transport personnel, mais avec des améliorations tels la géolocalisation, le système de notation, etc. On est donc plus dans le registre de l'efficacité. De plus, si on était dans une économie de partage, la situation viserait un chauffeur qui ouvre son véhicule avec une tierce personne pour partager avec lui un trajet qu'il aurait fait en toute hypothèse. Avec Uber, on n'est pas du tout dans une logique de covoiturage (échappant à la TVA), car les chauffeurs Uber transportent des individus vers une destination qui n'est pas la leur, car ce sont les clients qui fixent la destination souhaitée. C'est donc un tournant majeur que donne cette nouvelle économie à notre société.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> G. LOUGHER, S. KALMANOWICZ, « EU Competition Law in the Sharing Economy », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°2, p. 88.

<sup>26</sup> Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4, p. 470.

<sup>27</sup> N. PETIT, « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage? », *Rev. Dr. ULg.*, 2015, liv. 3, pp. 641-644.

## **Partie II. Législation nationale et monopole des taximans**

### **Chapitre I. Législation nationale**

Aujourd'hui, ce sont les régions qui sont compétentes pour réglementer la matière de service de taxis, mais il n'en a pas toujours été ainsi. Avant 1988, l'État fédéral et les autorités locales étaient compétents dans ce domaine. La compétence a été modifiée avec la troisième réforme de l'État, en vertu de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises<sup>28</sup> et de la loi spéciale du 8 août 1988.<sup>29</sup> La Région de Bruxelles-Capitale exerce donc des compétences qui autrefois étaient réparties entre deux acteurs du fait de la régionalisation et de l'exercice des compétences d'agglomération.<sup>30</sup>

Étant donné qu'il y aura trois législations potentiellement différentes, il faut encore déterminer sur quel critère les régions sont compétentes. La Cour constitutionnelle s'est prononcée à ce sujet et a jugé que, peut constituer un critère de rattachement pertinent, le point de départ d'une course de taxi.<sup>31</sup> Cela revient à dire que la législation qui autorise ou non un taxi à débiter une course est celle du territoire régional où la course débute.<sup>32</sup>

La Région bruxelloise étant compétente, elle a adopté une ordonnance le 27 avril 1995, « relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur ». <sup>33</sup> Pour analyser cette législation, il faut distinguer deux notions que nous allons examiner ci-après.

La première notion renvoie aux services de taxis qui sont définis dans la loi comme « ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicule automobile »<sup>34</sup> et qui répondent à quatre conditions cumulatives :

- ✓ Le véhicule est apte à transporter au maximum 9 personnes, chauffeur compris,

---

<sup>28</sup> L. spéc. du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, *M.B.*, 14 janvier 1989, p. 667.

<sup>29</sup> L. spéc. du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, *M.B.*, 13 août 1988, p. 11367.

<sup>30</sup> 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, liv. 4, p. 483; 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. 4.

<sup>31</sup> C. const., 8 mars 2012, n°40/2012, *T.V.W.*, 2012, liv. 2, p. 137, point B.7.2 ; C. const., 24 septembre 2015, n°129/2015, *C.R.A.*, 2015, liv. 5-6, p. 66, point B.8.

<sup>32</sup> 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, liv. 4, p. 483.

<sup>33</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510.

<sup>34</sup> *Ibidem*, art. 2, 1°.

- ✓ Le véhicule est mis à la disposition du public à un point de stationnement déterminé sur la voie publique ou à tout endroit non ouvert à la circulation du public,
- ✓ La mise à disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places quand le véhicule est utilisé comme taxi, ou sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même lorsque le véhicule est utilisé comme taxi collectif,
- ✓ La destination est fixée par le client.<sup>35</sup>

De plus, n'est pas chauffeur de taxi qui veut. En effet, une personne ne peut pas exploiter un service de taxi au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ de la voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique sans avoir eu une autorisation préalable du Gouvernement. Une fois l'autorisation obtenue, le chauffeur pourra stationner sur n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis et situé sur la voie publique.<sup>36</sup> Il y a donc un système de licence mis en place.

C'est l'autorisation qui détermine le nombre de véhicules qui peuvent être exploités et de ce fait, leur nombre est limité. Le Gouvernement fixe le nombre de véhicules qui peut être exploité en fonction, notamment, des besoins du public.<sup>37</sup> En Région de Bruxelles-Capitale, la limite est fixée à 1200 taxis dans la capitale.<sup>38</sup> Dès que ce nombre maximum n'est pas atteint, le Gouvernement publie au Moniteur Belge un avis à destination du public.<sup>39</sup>

Un monopole est donc créé et il est communément admis que les monopoles ont pour effet d'augmenter les prix tout en réduisant la quantité de produits, créant ainsi une insuffisance artificielle.<sup>40</sup>

Même s'il y a possibilité d'obtenir une autorisation, elle ne s'obtient pas d'office quand il y a des places vacantes. Le candidat doit en effet répondre à des conditions de moralité, de qualification professionnelle et de solvabilité.<sup>41</sup> Cependant, il n'y a pas de conditions à propos

---

<sup>35</sup> *Ibidem.*

<sup>36</sup> *Ibidem.*, art. 3.

<sup>37</sup> 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, liv. 4, p. 484.

<sup>38</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 4 septembre 2003 fixant le nombre maximum 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, p. 48264, art. 2.

<sup>39</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1er juin 1995, p. 15510, art. 5, al. 4.

<sup>40</sup> A. AYAL, « Is Monopoly Really Unfair? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2014, vol. 5, n°6, p. 386.

<sup>41</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007, p. 23526, art. 2.

du siège social donc si le candidat se situe en dehors de la région bruxelloise, cela ne l'empêchera pas de remettre une offre et d'obtenir une autorisation.<sup>42</sup>

Le chauffeur doit avoir 21 ans accomplis, être de bonne conduite, vie et mœurs et il doit obtenir un certificat de capacité professionnelle délivré par l'administration à l'issue d'une formation et d'un examen.<sup>43</sup>

Une fois l'autorisation obtenue, elle a une durée de 7 ans et elle peut être renouvelée pour la même durée.<sup>44</sup> Elle donne aussi lieu à une taxe annuelle aux personnes qui bénéficient de cette autorisation.<sup>45</sup>

En contrepartie de l'autorisation, les bénéficiaires se voient octroyer divers privilèges comme le stationnement sur des emplacements déterminés de la voie publique<sup>46</sup>, l'autorisation de pratiquer le « maraudage » c'est-à-dire de prendre un client sur la voie publique sans qu'il y ait une réservation préalable<sup>47</sup> et l'utilisation des voies prioritaires réservées aux bus et aux trams.<sup>48</sup>

Concernant les tarifs, c'est le Gouvernement qui est habilité à les fixer.<sup>49</sup> L'arrêté du gouvernement organise les tarifs comme suit :

- Prise en charge : 2,40 euros,
- Le kilomètre parcouru : 1,80 euro en tarif I (dans la Région de Bruxelles-Capitale), 2,70 euros en tarif II (en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale).<sup>50</sup>

À côté du service de taxi, l'ordonnance bruxelloise fait référence à la notion de service de location de voiture avec chauffeur. Il y a également une autorisation à obtenir, mais il n'y a pas de nombre limité d'autorisations, car l'utilité de ce type de service est jugée moins

---

<sup>42</sup> 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, liv. 4, p. 485.

<sup>43</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007, p. 23526, art. 10 à 13.

<sup>44</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1er juin 1995, p. 15510, art. 7, §1<sup>er</sup> et §3.

<sup>45</sup> *Ibidem*, art. 13.

<sup>46</sup> *Ibidem*, art. 3, al. 2

<sup>47</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007, p. 23526, art. 28, §1<sup>er</sup>, al. 1<sup>er</sup>.

<sup>48</sup> A. R. du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, *M.B.*, 9 décembre 1975, p. 15627, art. 72.

<sup>49</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1er juin 1995, p. 15510, art. 29.

<sup>50</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 26 août 2010 relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis, *M.B.*, 14 octobre 2010, p. 61546, art. 1<sup>er</sup>.

importante que celle des taxis simples. Contrairement aux taxis, les services de location de voiture avec chauffeurs ne bénéficient pas des privilèges octroyés aux taxis.<sup>51</sup> Parmi les conditions d'exploitation de ces véhicules, il y en a une qui attire l'attention, car ces véhicules doivent être des véhicules de luxe dont la durée du contrat de location doit être de minimum trois heures.<sup>52</sup>

## **Chapitre II. Monopole des taxis**

Dans ce chapitre, je vais analyser ce que recouvre le monopole conféré aux chauffeurs de taxis par rapport au droit européen de la concurrence et plus particulièrement, j'analyserai l'article 106 du TFUE par rapport à cette problématique.

### **Section I. Portée de l'article 106(1) TFUE**

L'article 106, §1<sup>er</sup> du TFUE dispose que « *Les États membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édicte ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles des traités, notamment à celles prévues aux articles 18 et 101 à 109 inclus* ». Cet article ne comporte donc pas en soi une interdiction expresse et de ce fait, la disposition n'a pas de portée autonome. Pour pouvoir l'invoquer de manière efficace, il faudra la lire en combinaison avec d'autres dispositions.<sup>53</sup>

On peut aussi rappeler que l'interdiction que contient cet article est adressée aux États membres directement<sup>54</sup>, ce qui permettra comme nous le verrons d'invoquer contre un État un abus de position dominante, par exemple alors qu'à la base cet article se penchait plus sur la situation des entreprises.<sup>55</sup>

---

<sup>51</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1er juin 1995, p. 15510, art. 16 et s.

<sup>52</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007, p. 23526, art. 79, §1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> ; pour les tarifs, voir A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 20 mars 2008 fixant les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 7 avril 2008, p. 18539, art. 1<sup>er</sup>.

<sup>53</sup> 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, liv. 4, p. 500.

<sup>54</sup> R. WHISH et D. BAILEY, *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015, p. 234.

<sup>55</sup> Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, art. 102.

Cet article 106, §1<sup>er</sup> du TFUE est étroitement lié à l'article 4, §3 du TUE, car chacun impose aux États membres de prendre des mesures qui ne sont pas contraires aux Traités, mais l'article 106, §1<sup>er</sup> TFUE va plus loin que l'article 4(3) TUE (qui sera analysé par après).<sup>56</sup>

## **Section II. Droits spéciaux et exclusifs**

Auparavant, La Cour de Justice interprétait les notions de droits spéciaux et droits exclusifs comme étant des synonymes, mais elle a finalement abandonné cette interprétation pour considérer que ces notions relevaient de deux catégories différentes.<sup>57</sup>

La catégorie du droit exclusif est applicable en l'espèce et cette notion correspond à ce qu'on appelle communément un « monopole ». Cependant, ce terme est ambigu. En effet, il a différentes significations selon qu'on se place du point de vue du droit ou de l'économie, mais il recouvre aussi des situations de droit et d'autres purement factuelles. C'est pour cela qu'on parlera de droit exclusif pour mieux définir la situation dans laquelle on se trouve.<sup>58</sup>

Pour plus de précision, on peut définir la notion de droits exclusifs comme étant une mesure prise par un État membre, dans l'exercice de ses fonctions, en tant qu'autorité publique, par laquelle une exclusivité est octroyée par un mécanisme légal en faveur d'une entreprise, publique ou privée, aux fins d'exercer une activité économique donnée, dans un territoire donné et durant une période de temps donnée.<sup>59</sup>

La grande question est de savoir si l'octroi de ces droits exclusifs est conforme ou non au Traité.

Le système de *numerus clausus* créé par l'ordonnance bruxelloise peut s'analyser, au regard du droit de la concurrence, comme un système de droits spéciaux ou exclusifs, visés à l'article 106 du TFUE, étant donné que le droit d'exploiter un service de taxi n'est accordé qu'à un nombre limité d'opérateurs.<sup>60</sup> En l'espèce, il s'agit plus précisément de droits exclusifs étant

---

<sup>56</sup> R. WHISH et D. BAILEY, *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015, pp. 234-235.

<sup>57</sup> J. L. BUENDIA SIERRA, *Exclusive rights and state monopolies under EC law : article 86 (formerly article 90) of the EC Treaty*, Oxford, Oxford university press, 1999, pp. 4-5.

<sup>58</sup> *Ibidem*, pp. 5-6.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 6.

<sup>60</sup> 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, liv. 4, p. 500.

donné que seuls les opérateurs bénéficiant d'une autorisation peuvent fournir le service de taxi sur le territoire de la Région.<sup>61</sup>

La distinction entre droits spéciaux et exclusifs n'est pas aisée en pratique étant donné que ces notions ont été d'abord considérées comme synonymes puis distinctes. Cependant, les droits spéciaux se distinguent des droits exclusifs dans le fait qu'ils sont accordés à différents opérateurs. Selon ce point de vue, les droits spéciaux ne seraient rien de plus que des droits exclusifs partagés. Les droits spéciaux pourraient être considérés comme un oligopole alors que les droits exclusifs sont comparés à des monopoles.<sup>62</sup> La notion de droits exclusifs implique l'exclusion d'une concurrence directe alors que la notion de droits spéciaux signifie qu'il y a une existence d'un nombre limité de concurrents entre eux.<sup>63</sup>

### **Section III. La notion d'exclusivité**

L'objet d'un droit exclusif est de réserver l'exercice d'une certaine activité à un opérateur déterminé en empêchant les tiers de s'immiscer dans cette activité. La majorité de ces droits exclusifs sont accordés directement, de manière claire et définie dans un instrument légal (ce qui est le cas de la réglementation des taxis), mais cela peut aussi se faire de manière implicite ou plus subtile. Les États membres étant conscients de l'illégalité de certains droits exclusifs, on a vu apparaître dans les textes légaux des appellations différentes pour essayer d'éviter l'interdiction : « franchise », « licence », « autorisations »,...<sup>64</sup> La dernière notion étant justement utilisée dans l'ordonnance bruxelloise.

On voit donc que les textes ne visent plus directement les notions de « monopole », « droits exclusifs » ou « exclusivité », mais ce n'est pas pour autant qu'il n'existe pas de droits exclusifs.<sup>65</sup> La Cour de Justice a déjà interprété des situations de manière formelle<sup>66</sup>, mais une mise en balance a été faite dans « La Crespelle » où la Cour de Justice procède à une analyse fonctionnelle de la législation en question, en examinant si l'effet était de produire une

---

<sup>61</sup> *Ibidem*.

<sup>62</sup> J. L. BUENDIA SIERRA, *Exclusive rights and state monopolies under EC law : article 86 (formerly article 90) of the EC Treaty*, Oxford, Oxford university press, 1999, p. 66

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> *Ibidem*, pp. 7-8

<sup>65</sup> *Ibidem*, pp. 8-9

<sup>66</sup> C.J.C.E., 23 octobre 1997 (Commission c. Espagne), C-160/94, *Rec.*, 1997, p. I-5851 ; C.J.C.E., 23 octobre 1997 (Commission c. Pays-Bas), *Rec.*, 1997, p. I-5699, concl. Av. gén M. GEORGES COSMAS, points 41-50.



situation d'exclusivité malgré le fait qu'il n'y avait pas de référence formelle à un « monopole » ou à un « droit exclusif ».<sup>67</sup>

Il faut également ajouter que les notions de droits exclusifs et de position dominante sont indépendantes. Il est donc possible qu'une entreprise bénéficie d'un droit exclusif sans pour autant considérer qu'elle a une position dominante. Ce ne serait le cas que si, dans les faits, l'activité réservée constituait par elle-même un marché relevant ou une part substantielle d'un marché relevant.<sup>68</sup> Donc, pour qu'un droit exclusif existe, au sens de l'article 106, §1 TFUE, il n'est pas nécessaire pour son étendue de coïncider avec un marché relevant.<sup>69</sup>

#### **Section IV. La notion d'entreprise et d'activité économique**

L'article 106, §1 du TFUE permet donc de créer une situation de monopole pour certaines entreprises. Encore faut-il déterminer ce qu'on entend derrière ce concept d' « entreprise » étant entendu que le TFUE garde le silence sur ce terme. La Cour de Justice s'est prononcée à plusieurs reprises sur ce sujet, adoptant une approche fonctionnelle. Cette approche se concentre sur la nature commerciale des activités et pas sur le type d'entité qui est engagée dans l'activité.<sup>70</sup>

On peut définir ce concept de manière basique comme étant toute entité exerçant une activité économique, indépendamment de son statut juridique et de son financement.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> J. L. BUENDIA SIERRA, *Exclusive rights and state monopolies under EC law : article 86 (formerly article 90) of the EC Treaty*, Oxford, Oxford university press, 1999, p. 9; C.J.C.E., 5 octobre 1994 (Centre d'insémination de la Crespelle c. Coopérative de la Mayenne), C-323/93, *Rec.*, 1994, p. I-5077, point 17.

<sup>68</sup> *Ibidem*, pp. 11-12 ; confirmé par C.J.C.E., 17 juillet 1997 (GT-Link c. De Danske Statsbaner), C-242/95, *Rec.*, 1997, p. I-4449, point 36 ; C.J.C.E., 14 février 1978 (United Brands c. Commission), C-27/76, *Rec.*, 1978, p. 207, point 44.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> A. EZRACHI, *EU competition law : an analytical guide to the leading cases*, Oxford, Hart, 2014, p. 1.

<sup>71</sup> C.J.C.E., 23 avril 1991 (Höfner et Elser c. Macrotron GmbH), C-41/90, *Rec.*, 1991, p. I-1979, point 21 ; C.J.C.E., 4 mars 2003 (FENIN c. Commission), T-319/99, *Rec.*, 2003, p. II-357, point 35 ; C.J.C.E., 11 décembre 1997 (Job Centre), C-55/96, *Rec.*, 1997, p. I-7119, point 21 ; C.J.C.E., 30 mars 2000 (Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali c. Commission), T-513/93, *Rec.*, 2000, p. II-1807, point 36 ; C.J.C.E., 2 juillet 1992 (Dansk Pelsdyravlereforening c. Commission), T-61/89, *Rec.*, 1992, p. II-1931, point 50 ; C.J.C.E., 21 septembre 1999 (Albany c. Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie), C-67/96, *Rec.*, 1999, p. I-5751, point 77 ; C.J.C.E., 19 février 2002 (Wouters e.a. c. Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten), C-309/99, *Rec.*, 2002, p. I-1577, point 46 ; C.J.C.E., 10 septembre 2009 (Akzo Nobel e.a. c. Commission), C-97/08, *Rec.*, 2009, p. I-8237, point 54 ; C.J.C.E., 28 juin 2005 (Dansk Rørindustri e.a. c. Commission), C-189/02, *Rec.*, 2005, p. I-5425, point 112 ; C.J.C.E., 10 janvier 2006 (Ministero dell'Economia e delle Finanze c. Cassa di Risparmio di Firenze e.a.), C-222/04, *Rec.*, 2006, p. I-289, point 107 ; C.J.C.E., 11 juillet 2006 (FENIN c. Commission), C-205/03, *Rec.*, 2006, p. I-6295, point 25.

La Cour a ajouté que, selon une jurisprudence constante, « *constitue une activité économique, toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné* »<sup>72</sup>. Dans la majorité des cas, l'activité en question sera traditionnellement considérée comme industrielle ou commerciale et dans ce cas, il n'y aura pas de doute sur la nature de l'objet du droit exclusif.<sup>73</sup> Dans le cas des taxis, l'activité est bien commerciale, donc il n'y a pas de doute possible.

Il est aussi nécessaire, pour être considéré comme une entreprise, d'être capable d'avoir des droits et des obligations.<sup>74</sup>

On vise « une entreprise » dans la définition générale reprise ci-dessus, mais une autre situation peut tout de même entrer dans la définition des droits exclusifs : c'est celle où l'exclusivité est octroyée par l'État à plusieurs entreprises pour qu'elles exercent conjointement l'activité économique en question.<sup>75</sup> Les droits exclusifs peuvent donc être accordés à plus d'une entreprise et cela a été confirmé par la Cour de Justice.<sup>76</sup>

À cet égard, seront considérés comme des entreprises, les individus qui, à titre individuel ou non, offrent des produits ou des services à des clients étant donné qu'ils se seront engagés dans une activité économique. Seront aussi considérées comme des entreprises les plateformes numériques qui procurent une information croisée, sur un même support de l'offre et de la demande (permettent alors de rechercher ces données plus aisément tout en rendant les transactions plus faciles à effectuer).<sup>77</sup>

## **Section V. La notion de mesure**

Encore faut-il que, pour constituer une infraction à l'article 106, §1 du TFUE, l'État ait pris une « mesure ». Derrière ce terme, on peut y comprendre toutes dispositions législatives,

---

<sup>72</sup> C.J.C.E., 12 septembre 2000 (Pavlov c. Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten), C-180/98, *Rec.*, 2000, p. I-6451, point 75 ; C.J.C.E., 24 octobre 2002 (Aéroports de Paris c. Commission), C-82/01, *Rec.*, 2002, p. I-9297, point 79 ; C.J.C.E., 1<sup>er</sup> juillet 2008 (MOTOE c. Elliniko Dimosio), C-49/07, *Rec.*, 2008, p. I-4863, point 22 ; C.J.C.E., 3 mars 2011 (AG2R Prévoyance c. Beaudout Père et Fils SARL), C-437/09, *Rec.*, 2011, p. I-973, point 42.

<sup>73</sup> J. L. BUENDIA SIERRA, *Exclusive rights and state monopolies under EC law : article 86 (formerly article 90) of the EC Treaty*, Oxford, Oxford university press, 1999, p. 43.

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 32

<sup>75</sup> *Ibidem*, p. 14.

<sup>76</sup> C.J.C.E., 23 mai 2000 (Sydhavnens Sten & Grus c. Københavns Kommune), C-209/98, *Rec.*, 2000, p. I-3743.

<sup>77</sup> G. LOUGHER, S. KALMANOWICZ., « EU Competition Law in the Sharing Economy », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°2, p. 89.

réglementaires et administratives, les pratiques administratives ainsi que tous les actes qui émanent d'une autorité publique, y compris les recommandations.<sup>78</sup>

### **Partie III. La conformité du monopole des taxis au regard du droit européen**

Dans cette partie, je vais analyser si le *numerus clausus* imposé par la réglementation régionale belge constitue une violation du droit européen étant donné que cela pourrait porter atteinte aux règles établies en matière de concurrence et aux libertés fondamentales européennes.

#### **Chapitre I. Coopération loyale, ententes et abus de position dominante**

##### **Section I. Coopération loyale des États membres**

Selon une jurisprudence constante, la Cour rappelle 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, paragraphe 3, TUE, 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* »<sup>79</sup>.

Cette précision est toujours utile étant donné que les articles 101 et 102 TFUE font partie de ces règles de concurrence qui s'appliquent aux entreprises la majorité du temps, car ce n'est que de manière exceptionnelle que les mesures nationales sont visées par ces articles et seulement dans la perspective du devoir de coopération loyale des États membres pour l'application du droit européen.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> R. WHISH et D. BAILEY, *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015, p. 238.

<sup>79</sup> C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec.*, 2010, p. I-13927, point 25 ; C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421, point 46 ; C.J.C.E., 19 février 2002 (Arduino c. Dessi), C-35/99, *Rec.*, 2002, p. I-1529, point 34 ; C.J.C.E., 9 septembre 2003 (CIF c. Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), C-198/01, *Rec.*, 2003, p. I-8055, point 45 ; C.J.C.E., 9 juin 1994 (Allemagne c. Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft), C-153/93, *Rec.*, 1994, p. I-2517, point 14 ; C.J.C.E., 16 novembre 1977 (GB-Inno-BM c. ATAB), C-13/77, *Rec.*, 1977, p. 2115, point 31 ; C.J.C.E., 21 septembre 1988 (Van Eycke c. ASPA), C-267/86, *Rec.*, 1988, p. 4769, point 16.

<sup>80</sup> C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421, concl. Av. gén. M. M. POIARES MADURO, point 31.

En effet, l'article 4(3) du Traité sur l'Union européenne impose des obligations positives et négatives aux États membres : on attend d'eux qu'ils prennent toutes les mesures nécessaires pour accomplir les obligations qui découlent des Traités ou des actes de l'Union européenne, mais ils doivent aussi s'abstenir de prendre toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation des objectifs de l'Union européenne. Cet article a d'ailleurs déjà été invoqué à plusieurs reprises par des entreprises comme des particuliers contre une réglementation d'un État membre pour dire qu'elle ne devait plus être exécutoire à cause de son incompatibilité avec les règles du droit de la concurrence.<sup>81</sup>

La Cour a d'ailleurs établi une obligation pour les États membres de laisser inappliquée une législation nationale qui contreviendrait aux règles du droit de la concurrence étant entendu que cette obligation s'applique aux cours et tribunaux ainsi qu'aux organes administratifs, mais aussi aux autorités nationales de la concurrence. Cela implique, le cas échéant, l'obligation de prendre toutes les dispositions nécessaires pour faciliter la réalisation du droit européen.<sup>82</sup>

Toute intervention réglementaire qui restreint la concurrence ne constitue pas automatiquement une violation des traités européens. Toutefois, la restriction doit être proportionnelle et légitime.<sup>83</sup> On doit donc analyser en l'espèce si l'ordonnance bruxelloise est elle-même illégale, car restreignant la concurrence de manière disproportionnée. Si c'était le cas, le juge devrait écarter l'application de la norme. C'est une question qui est délicate et à laquelle deux personnes raisonnables peuvent diverger. Cependant, on peut avancer, pour deux raisons, que la réglementation bruxelloise est excessive. Premièrement, il n'y a pas d'« objectifs légitimes » clairement annoncés pour justifier cette restriction à la concurrence. Deuxièmement, même si on suppose qu'un objectif légitime existe, des prix maximums et un

---

<sup>81</sup> R. WHISH et D. BAILEY, *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015, p. 227.

<sup>82</sup> *Ibidem*, pp. 227-228 ; C.J.C.E., 9 septembre 2003 (CIF c. Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), C-198/01, *Rec.*, 2003, p. I-8055, points 48 et 49 ; C.J.C.E., 13 juillet 1972 (Commission c. Italie), C-48/71, *Rec.*, 1972, p. 529, point 7 ; C.J.C.E., 19 février 2002 (Arduino c. Dessi), C-35/99, *Rec.*, 2002, p. I-1529, point 34 ; C.J.C.E., 21 septembre 1988 (Van Eycke c. ASPA), C-267/86, *Rec.*, 1988, p. 4769, point 16 ; C.J.C.E., 17 novembre 1993 (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr c. Reiff), C-185/91, *Rec.*, p. I-5801, point 14 ; C.J.C.E., 9 juin 1994 (Allemagne c. Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft), C-153/93, *Rec.*, 1994, p. I-2517, point 14 ; C.J.C.E., 5 octobre 1995 (Centro Servizi Spediporto c. Spedizioni Marittima del Golfo), C-96/94, *Rec.*, 1995, p. I-2883, point 20 ; C.J.C.E., 16 novembre 1977 (GB-Inno-BM c. ATAB), C-13/77, *Rec.*, 1977, p. 2115, point 31.

<sup>83</sup> N. NEYRINCK, « Taxis bruxellois : Uber garde un pied dans la porte », note sous Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4, p. 477 ; C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421, point 61 ; C.J.C.E., 5 juin 1997 (SETTG c. Ypourgos Ergasias), C-398/95, *Rec.*, 1997, p. I-3091, point 21 ; C.J.C.E., 25 juillet 1991 (Säger c. Dennemeyer), C-76/90, *Rec.*, 1991, p. I-4221, point 15 ; C.J.C.E., 25 juillet 1991 (Gouda e.a. c. Commissariaat voor de Media), C-288/89, *Rec.*, 1991, p. I-4007, points 13 à 15 ; C.J.C.E., 31 mars 1993 (Kraus c. Land Baden-Württemberg), *Rec.*, 1993, p. I-1663, point 32.

*numerus clausus* des licences sont traditionnellement considérés comme les mesures les plus lourdes qui soient.<sup>84</sup>

Quand un État membre manque à ses obligations via l'article 4(3), il sera aussi possible pour la Commission européenne d'agir contre cela de deux manières. D'une part, la Commission pourra agir sur base de l'article 258 du TFUE en émettant un avis. Si l'État ne se conforme pas à cet avis, la Commission pourra alors saisir la Cour de justice de l'Union européenne. D'autre part, s'il y a une infraction à l'article 106(1) TFUE, la Commission pourra utiliser les pouvoirs qu'elle tire de l'article 106(3) TFUE, c'est-à-dire veiller à l'application de cet article et si besoin prendre des directives ou des décisions appropriées aux États membres.<sup>85</sup>

Dans la pratique, on remarque que les mesures étatiques qui posent des questions par rapport à un éventuel abus de position dominante tombant sous l'article 102 du TFUE surviennent dans le contexte de l'article 106 TFUE alors que la jurisprudence en rapport avec l'article 4(3) TUE concerne le plus souvent la responsabilité des États membres et la violation de l'article 101 TFUE.<sup>86</sup>

## **Section II. Les ententes**

Concernant l'article 4(3) TUE, la Cour a énoncé une doctrine dans l'arrêt INNO. En effet, la Cour affirme que combinés, les articles 4(3) TUE et 101 TFUE signifient qu'un État membre peut enfreindre le droit européen en maintenant en vigueur une législation qui pourrait priver les règles de concurrence de leur effectivité.<sup>87</sup> Dans plusieurs arrêts, cette doctrine a été invoquée avec succès.<sup>88</sup>

Cependant, il faut être attentif au fait que la doctrine issue de l'arrêt INNO ne s'applique que quand il y a une violation de l'article 101 TFUE.<sup>89</sup>

---

<sup>84</sup> N. NEYRINCK, « Taxis bruxellois : Uber garde un pied dans la porte », note sous Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4, p. 477.

<sup>85</sup> R. WHISH et D. BAILEY, *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015, pp. 227-228.

<sup>86</sup> *Ibidem*, pp. 228-229.

<sup>87</sup> C.J.C.E., 16 novembre 1977 (GB-Inno-BM c. ATAB), C-13/77, *Rec.*, 1977, p. 2115.

<sup>88</sup> C.J.C.E., 3 décembre 1987 (BNIC c. Aubert), C-136/86, *Rec.*, 1987, p. 4789 ; C.J.C.E., 1<sup>er</sup> octobre 1987 (Vlaamse Reisbureaus c. Sociale Dienst), C-311/85, *Rec.*, 1987, p. 3801 ; C.J.C.E., 11 avril 1989 (Ahmed Saaed c. Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs), C-66/86, *Rec.*, 1989, p. 803 ; C.J.C.E., 9 septembre 2003 (CIF c. Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), C-198/01, *Rec.*, 2003, p. I-8055 ; C.J.C.E., 21 septembre 1988 (Van Eycke c. ASPA), C-267/86, *Rec.*, 1988, p. 4769.

<sup>89</sup> R. WHISH et D. BAILEY, *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015, p. 232

Au départ, cette doctrine était annoncée en des termes assez larges, mais par après, la Cour a limité son champ d'application et depuis, la violation de ces articles n'est retenue que dans deux situations : d'une part, quand un État membre favorise, impose ou renforce les effets des ententes interdites par l'article 101 TFUE (dans ce cas, une entente entre les entreprises préexiste à la mesure étatique qui la valide ou la renforce) et d'autre part si un État membre retire à sa propre réglementation son caractère étatique en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'interventions dans la poursuite d'intérêts économiques (dans ce cas, l'État délègue son autorité à des entreprises qui adoptent une décision qui est ensuite codifiée).<sup>90</sup>

Pour comprendre la jurisprudence ci-dessus, il faut déterminer si l'intervention réglementaire de l'État a pour but de préserver l'intérêt général ou si au contraire, la mesure est tournée vers des intérêts privés.<sup>91</sup>

La question se pose de savoir si la réglementation bruxelloise relève d'une des deux situations décrites ci-dessus.

Pour analyser la première situation, il faut rappeler que 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.<sup>92</sup> Un jury spécialisé compare les offres au regard de différents critères tels que l'impact sur l'environnement du véhicule, son confort, le plan financier présenté par le candidat, etc.<sup>93</sup> Donc sur papier, le processus de sélection ne peut pas s'assimiler à une concertation des exploitants de taxis entre eux et avec

---

<sup>90</sup> C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421, concl. Av. gén. M. M. POIARES MADURO, points 31 et 32 ; C.J.C.E., 3 décembre 1987 (BNIC c. Aubert), C-136/86, *Rec.*, 1987, p. 4789, point 23 ; C.J.C.E., 18 juin 1998 (Commission c. Italie), C-35/96, *Rec.*, 1998, p. I-3851, point 54, C.J.C.E., 19 février 2002 (Arduino c. Dessi), C-35/99, *Rec. C.J.C.E.*, 2002, p. I-1529, point 35 ; C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec.*, 2010, p. I-13927, point 26, C.J.C.E., 21 septembre 1988 (Van Eycke c. ASPA), C-267/86, *Rec.*, 1988, p. 4769, point 16 ; C.J.C.E., 5 octobre 1995 (Centro Servizi Spediporto c. Spedizioni Marittima del Golfo), C-96/94, *Rec.*, 1995, p. I-2883, point 21.

<sup>91</sup> C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421, concl. Av. gén. M. M. POIARES MADURO, point 33.

<sup>92</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510, art. 6.

<sup>93</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 4 septembre 2003 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, *M.B.*, 2 octobre 2003, p. 48261, art. 5

les autorités publiques étant donné que ce processus repose sur des critères objectifs et se termine par une décision d'attribution prise de manière unilatérale par le Gouvernement.<sup>94</sup>

Cependant, il faudrait vérifier si, dans les faits, le Gouvernement dispose réellement du pouvoir de s'écarter de l'avis qu'a rendu le jury et du classement des candidats qu'il établit. Il ne faut pas oublier non plus que le jury devra se prononcer sur les candidatures des nouveaux exploitants, mais aussi sur celles des exploitants qui existent déjà et qui souhaitent voir leur autorisation étendue à de nouveaux véhicules. Si le pouvoir du jury est encadré par des critères objectifs, on ne peut pas exclure totalement le fait que les opérateurs existants soient favorisés par leurs pairs qui composent le jury.<sup>95</sup>

Si on veut contester le système actuel de manière utile, il faudrait donc démontrer que la composition du jury, telle qu'établie aujourd'hui par le Gouvernement, ne permet pas de prévenir le risque décrit ci-dessus; le risque étant surtout présent quand les opérateurs existants cèdent leur autorisation d'exploitation et utilisant le mécanisme de cession prévu par l'ordonnance, car dans cette situation, ils peuvent le faire sans aucune mise en concurrence, au cessionnaire de leur choix.<sup>96</sup>

Concernant la deuxième situation, on se demande si les tarifs applicables au secteur des taxis à Bruxelles illustrent un tel manquement.

Formellement, dans le texte de l'ordonnance bruxelloise, il est prévu que c'est au Gouvernement qu'il revient de fixer les tarifs applicables aux services de taxis donc il n'est pas prévu qu'il y ait une concertation avec les représentants des opérateurs de taxis pour établir ces tarifs.<sup>97</sup> Cependant, dans la pratique, encore une fois, les choses diffèrent. Il suffit de lire le préambule des arrêtés qui fixent les tarifs applicables aux services de taxis où il ressort que ceux-ci font l'objet « *d'un avis favorable du Comité consultatif régional des taxis*

---

<sup>94</sup> 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, liv. 4, p. 502.

<sup>95</sup> *Ibidem*.

<sup>96</sup> *Ibidem*; Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510, art. 10*bis*.

<sup>97</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510, art. 29.

*et voitures de location avec chauffeur* »<sup>98</sup> ou « *d'un accord sectoriel du Comité consultatif régional des taxis et voitures de location avec chauffeur* »<sup>99</sup>.

Le comité en 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 au service de location de voiture avec chauffeur* »<sup>100</sup>. Les tarifs conservent un caractère de réglementation étatique malgré le fait que le comité consultatif soit amené dans les faits, à se prononcer sur toute modification apportée aux tarifs.<sup>101</sup> En effet, d'une part, le comité ne rend qu'un simple avis auquel le Gouvernement reste libre de s'écarter (sauf si on démontre que dans la pratique, l'avis emporte un caractère contraignant compte tenu des rapports de force en présence) et d'autre part, il ne résulte pas de la composition du comité que seuls seraient pris en compte les intérêts des opérateurs de taxis (sauf si on démontre que dans la pratique, la représentation des usagers est trop faible que pour contrebalancer le poids des représentants des services de taxis).<sup>102</sup>

### **Section III. Abus de position dominante**

L'article 102 du TFUE interdit l'abus de position dominante. Une position dominante peut être définie comme une position qui permet aux entreprises « *d'agir indépendamment des réactions adoptées par les rivaux et/ou les consommateurs* »<sup>103</sup>.

Pour apprécier une pratique commerciale par rapport à cet article, il faudra nécessairement un minimum d'analyse économique et donc il faut prendre en compte toutes les circonstances de l'espèce et l'analyse de la position dominante se fait par rapport à un concurrent actuel ou potentiel de même efficacité.<sup>104</sup>

<sup>98</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 26 août 2010 relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis, *M.B.*, 14 octobre 2010, p. 61546.

<sup>99</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. 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.*, 12 janvier 2012, p. 1571.

<sup>100</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510, art. 34.

<sup>101</sup> 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, liv. 4, p. 501.

<sup>102</sup> *Ibidem*.

<sup>103</sup> P. NIHOUL, *Les télécommunications en Europe : concurrence ou organisation de marché ?*, Louvain-la-Neuve, Presses universitaires de Louvain, 2004, p. 325 ; 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, liv. 4, p. 502.

<sup>104</sup> D. DITTERT, « Abus de position dominante : vers une approche plus « économique » ? », *R.A.E.*, 2012, liv.1, pp. 204-205.



Le fait d'octroyer des droits exclusifs aux opérateurs de taxis est constitutif d'une position dominante pour les opérateurs bénéficiant de l'autorisation étant donné que les consommateurs ne peuvent pas s'adresser à d'autres fournisseurs.<sup>105</sup> D'où la problématique de l'entrée d'Uber. Cependant, il faut rappeler que la simple existence d'une position dominante via l'octroi de droits exclusifs n'est pas en soi incompatible avec l'article 102 du TFUE étant donné que cet article ne sanctionne que *l'abus* de cette position dominante.<sup>106</sup> La réglementation n'est pas respectée quand l'entreprise exploite de façon abusive sa position dominante par son bénéfice de droits exclusifs ou quand ces droits sont susceptibles de créer une situation où l'entreprise pourrait commettre cet abus.<sup>107</sup>

La Cour précise même qu'il peut y avoir une violation combinée des articles 106, §1<sup>er</sup> 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* »<sup>108</sup>.

L'abus peut même 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, et ce sans qu'il soit requis de prouver l'existence d'une pratique abusive réelle* »<sup>109</sup>.

Est également contraire au Traité, la décision d'un État membre qui accorde des droits spéciaux ou exclusifs quand l'entreprise concernée n'est manifestement pas en mesure de satisfaire la demande et ne peut donc pas éviter d'abuser de sa position dominante en limitant constamment la production, les débouchés ou les développements techniques au préjudice des consommateurs.<sup>110</sup> Dans ce cadre-là, les droits exclusifs octroyés ne permettent pas aux

---

<sup>105</sup> 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, liv. 4, p. 502.

<sup>106</sup> *Ibidem.*

<sup>107</sup> C.J.C.E., 25 octobre 2001 (Ambulanz Glöckner c. Landkreis Südwestpfalz), C-475/99, *Rec.*, 2001, p. I-8089, point 21.

<sup>108</sup> C.J.U.E., 17 juillet 2014 (Commission c. DEI), C-533/12, <http://curia.europa.eu/>, point 46.

<sup>109</sup> *Ibidem.*

<sup>110</sup> C.J.C.E., 25 octobre 2001 (Ambulanz Glöckner c. Landkreis Südwestpfalz), C-475/99, *Rec.*, 2001, p. I-8089, concl. Av. gén. M. F. G. JACOBS, point 142 ; C.J.C.E., 23 avril 1991 (Höfner et Elser c. Macrotron GmBH), C-41/90, *Rec.*, 1991, p. I-1979, point 31.

consommateurs de bénéficier d'un marché concurrentiel que ce soit en termes d'innovation, de prix ou de qualité du service.<sup>111</sup>

En l'espèce, il faudrait déterminer si les opérateurs de taxis bénéficiant d'une autorisation sont en mesure de satisfaire la demande. Pour cela il faudrait prendre en compte des facteurs comme : les délais d'attente avant d'être pris en charge, la disponibilité des véhicules aux heures de pointe, la qualité du service rendu, etc.<sup>112</sup>

Il n'y a pas encore eu d'étude approfondie des données économiques et factuelles à ce sujet pour comparer les services de taxis et Uber, mais on peut affirmer raisonnablement que les opérateurs de taxis bénéficiant d'une autorisation ne sont pas en mesure de satisfaire pleinement la demande en région Bruxelloise. En effet, si tel était le cas, UberPop n'aurait pas eu tant de succès.<sup>113</sup>

Si cette incapacité à répondre à la demande de la part des services de taxis est avérée, la réglementation bruxelloise pourrait alors être jugée contraire aux articles 106, §1<sup>er</sup> et 102 du Traité.<sup>114</sup>

#### **Section IV. Service d'intérêt économique général**

Si la réglementation bruxelloise était considérée comme contraire aux règles de la concurrence européenne, il faudrait encore vérifier si cela ne pourrait pas être justifié au regard de l'article 106, §2 du TFUE qui fait pour cela référence à la notion de « *service d'intérêt économique général* ».

La Commission européenne définit cette notion de service 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*

---

<sup>111</sup> P. NIHOUL, *Les télécommunications en Europe : concurrence ou organisation de marché ?*, Louvain-la-Neuve, Presses universitaires de Louvain, 2004, p. 215 ; 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, liv. 4, p. 503.

<sup>112</sup> 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, liv. 4, p. 503.

<sup>113</sup> *Ibidem.*

<sup>114</sup> *Ibidem.*

*l'absence d'une intervention de l'État* »<sup>115</sup>. Cependant, il faut ajouter que pour être qualifié de service d'intérêt économique général, il faut démontrer que le service en question fournit un tel service, mais aussi qu'il a été « chargé » d'un tel service, dans le sens où certaines obligations lui ont été imposées par l'État dans l'intérêt économique général.<sup>116</sup>

Comme exemple de service d'intérêt économique général, on peut citer le service de poste<sup>117</sup>, le service des ambulances<sup>118</sup>, le traitement des déchets<sup>119</sup>, etc.

En l'espèce, peut-on considérer que les opérateurs de taxis sont investis d'une mission d'intérêt économique général ?

L'ordonnance bruxelloise parle du caractère d'utilité publique de ces services, mais ne les qualifie pas pour autant de « services d'intérêt économique général ». La condition relative à l'acte de mandat n'est pas remplie dans ce cas-ci étant donné que l'ordonnance ne confie pas de manière expresse aux opérateurs bénéficiant de l'autorisation le soin d'exploiter la gestion d'un service public.<sup>120</sup>

Parmi toutes les obligations imposées aux opérateurs de taxis, on ne peut relever qu'une obligation ayant un caractère de service public : celle de prendre en charge des personnes désirant se faire transporter.<sup>121</sup>

Admettons qu'on reconnaisse, malgré tout, la qualité de service d'intérêt économique général aux services de taxis, il faudrait encore démontrer la nécessité et la proportionnalité des droits exclusifs qui leur sont octroyés aux fins d'assurer cette mission c'est-à-dire prouver que s'il n'y avait pas de tels droits exclusifs, les opérateurs de taxis ne pourraient pas assumer leur obligation de prise en charge dans des conditions économiques acceptables et établir que ces droits exclusifs sont proportionnels au regard de la mission d'intérêt public en vue de laquelle

---

<sup>115</sup> 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, page 20, point 2.

<sup>116</sup> C.J.C.E., 25 juin 1998 (Dusseldorp c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), C-203/96, *Rec.*, 1998, p. I-4075, concl. Av. gén. M. F. G. JACOBS, point 103.

<sup>117</sup> C.J.C.E., 19 mai 1993 (Corbeau), C-320/91, *Rec.*, 1993, p. I-2533, point 15.

<sup>118</sup> C.J.C.E., 25 octobre 2001 (Ambulanz Glöckner c. Landkreis Südwestpfalz), C-475/99, *Rec.*, 2001, p. I-8089.

<sup>119</sup> C.J.C.E., 25 juin 1998 (Dusseldorp c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), C-203/96, *Rec.*, 1998, p. I-4075, point 67 ; C.J.C.E., 23 mai 2000 (Sydhavnens Sten & Grus c. Københavns Kommune), C-209/98, *Rec.*, 2000, p. I-3743, point 75.

<sup>120</sup> 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, liv. 4, p. 504.

<sup>121</sup> A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007, p. 23526, art. 28, §1<sup>er</sup>, al. 1.

ils ont été institués et que cela n'engendre pas d'atteinte excessive aux échanges communautaires.<sup>122</sup>

Au vu de toutes ces conditions, il est donc très peu probable que les taxis bruxellois bénéficient de la dérogation prévue à l'article 106, §2 du Traité et donc ils ne seront probablement pas immunisés contre l'application des règles instituées en matière de concurrence.<sup>123</sup>

## **Chapitre II. Aides d'État**

On peut se poser la question de savoir si le fait, pour les autorités bruxelloises, d'instaurer un *numerus clausus* dans le secteur du transport de personnes ainsi que d'accorder des privilèges à ces opérateurs (comme l'utilisation des bandes de bus) constitue une aide d'État ou non.

### **Section I. Article 107, §1<sup>er</sup> TFUE**

L'article 107 TFUE interdit les aides d'État. Dans son paragraphe premier, l'article énonce l'incompatibilité des aides accordées par les États avec le marché intérieur quand c'est opéré au moyen des ressources de l'État, peu importe leurs formes, si elles faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.<sup>124</sup>

La notion d'aide d'État est en perpétuelle construction, car il n'est pas possible d'établir une liste exhaustive des comportements qui sont susceptibles d'être considérés comme tels, donc cette mission a été confiée à la Cour de Justice et à la Commission européenne étant donné que ce sont les acteurs qui vont donner un « effet utile » à l'article 107 du TFUE.<sup>125</sup>

Que recouvrent les aides d'État ? Ce sont « *des avantages consentis par les autorités publiques qui, sous formes diverses, faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* »<sup>126</sup>. Ces aides peuvent être directes ou indirectes. De plus, étant donné la diversité des aides, cette notion peut être précisée par deux critères. D'une part, une aide peut constituer un avantage consenti à certaines entreprises

---

<sup>122</sup> 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, liv. 4, p. 505.

<sup>123</sup> *Ibidem.*

<sup>124</sup> Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, art. 107, §1<sup>er</sup>.

<sup>125</sup> M. KARPENSCHIF, *Droit européen des aides d'Etats*, Bruxelles, Bruylant, 2016, p. 12.

<sup>126</sup> C.J.C.E., 2 juillet 1974 (Italie c. Commission), C-173/73, *Rec.*, 1974, p. 709, point 26 ; C.J.C.E., 15 mars 1994 (Banco Exterior de España c. Ayuntamiento de Valencia), C-387/92, *Rec.*, 1994, p. I-877, point 12.

et d'autre part, une aide peut aussi constituer une perte financière pour la collectivité publique. L'aide est donc considérée comme aide d'État essentiellement par ses effets.<sup>127</sup>

Les aides d'État peuvent parfois être nécessaires par exemple si l'État désire faire le sauvetage d'un secteur industriel en difficulté, car cela peut s'inscrire dans les objectifs du Traité, mais sous l'angle de l'intégration du marché européen, ces aides sont néanmoins regardées avec méfiance étant donné qu'elles démontrent une puissante manifestation du protectionnisme de l'État et qu'elles sont susceptibles de fausser la concurrence vu qu'elles rompent de manière artificielle l'égalité dans la compétitivité européenne.<sup>128</sup>

C'est pourquoi des conditions sont posées pour baliser la notion d'aide d'État.

Pour qu'une mesure puisse être considérée comme une aide d'État incompatible avec le marché commun, elle doit répondre à quatre critères cumulatifs<sup>129</sup> :

- Procurer un avantage à une entreprise : pour apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il faut déterminer si l'entreprise qui en bénéficie reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu si elle était restée dans des conditions normales de marché.<sup>130</sup> Pour cela, la juridiction nationale devra déterminer la rémunération normale pour les prestations en cause (cela suppose une analyse économique qui tient compte de tous les facteurs qu'une entreprise aurait dû prendre en compte, dans des conditions normales de marchés, lors de la fixation de la rémunération pour les services prestés).<sup>131</sup>
- Une aide d'origine étatique : on vise les avantages financiers ou économiques accordés à une entreprise par l'État au sens le plus large qu'il soit ou au moyen de ressources de l'État.<sup>132</sup> Par « État », on vise les autorités fédérales, décentralisées,

---

<sup>127</sup> C. GRYNFOGEL, *Droit communautaire de la concurrence*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2000, pp. 104-105.

<sup>128</sup> *Ibidem*, p.103.

<sup>129</sup> XXVI<sup>e</sup> rapport sur la politique de concurrence 1996, Commission européenne, Office des publications des Communautés européennes, 1997, n°166 et s.

<sup>130</sup> C.J.C.E., 11 juillet 1996 (SFEI e.a. c. La Poste), C-39/94, *Rec.*, 1996, p. I-3547, point 60 ; voy. également C. SMITS, « La notion d'avantage et le critère de « l'opérateur en économie de marché » » in *Aides d'Etat*, Bruxelles, Editions de l'université de Bruxelles, 2005, pp. 53-78.

<sup>131</sup> *Ibidem*, point 61.

<sup>132</sup> XXVI<sup>e</sup> rapport sur la politique de concurrence 1996, Commission européenne, Office des publications des Communautés européennes, 1997, n°166 et s.

régionales et locales, mais aussi les organismes privés ou publics que l'État désigne ou institue pour gérer l'aide.<sup>133</sup>

- La spécificité de l'aide : il faut que l'aide ne profite qu'à certaines entreprises. Pour apprécier ce critère, il faut donc apprécier la mesure par rapport au traitement qui s'applique aux opérateurs qui se trouvent dans la même situation de fait et de droit que la société prétendument aidée.<sup>134</sup> On ne vise donc pas une mesure générale où l'État ne dispose d'aucun pouvoir discrétionnaire qui lui permette de moduler l'application de la mesure en fonction de considérations telles que les conditions d'intervention, le choix du bénéficiaire, etc.<sup>135</sup> La Cour de justice a utilisé ce principe dans un de ses arrêts et dans le cas d'espèce, elle a considéré que le fait que le dispositif dont il était question soit ouvert à toute entreprise mais comportait une limitation, par la possibilité de l'État, de refuser l'intervention, même sur la seule base de conditions objectives définies limitativement par les textes de loi, a suffi à qualifier cette mesure d'aide d'État.<sup>136</sup>
- Une restriction des échanges entre États membres : presque de manière automatique, on considère qu'il y a une distorsion de concurrence quand une aide favorise certaines entreprises au détriment d'autres.<sup>137</sup> Il importe peu que l'entreprise qui bénéficie de l'aide participe peu aux échanges au sein de l'Union<sup>138</sup> ou qu'elle soit de petite taille<sup>139</sup>.

---

<sup>133</sup> C. MICHEAU, *Droit des aides d'Etat et des subventions en fiscalité : droit de l'Union européenne et de l'OMC*, Bruxelles, Larcier, 2013, p. 68

<sup>134</sup> J.-P. KEPPELNE, *Guide des aides d'Etat en droit communautaire : réglementation, jurisprudence et pratique de la commission*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 23-24.

<sup>135</sup> XXVI<sup>e</sup> rapport sur la politique de concurrence 1996, Commission européenne, Office des publications des Communautés européennes, 1997, n°166 et s

<sup>136</sup> C.J.C.E., 26 septembre 1996 (France c. Commission), C-241/94, *Rec.*, 1996, p. I-4551.

<sup>137</sup> XXVI<sup>e</sup> rapport sur la politique de concurrence 1996, Commission européenne, Office des publications des Communautés européennes, 1997, n°166 et s

<sup>138</sup> C.J.C.E., 21 juillet 2005 (Administración del Estado c. Xunta de Galicia), C-71/04, *Rec.*, 2005, p. I-7419, point 41.

<sup>139</sup> C.J.C.E., 19 septembre 2002 (Espagne c. Commission), C-113/00, *Rec.*, 2002, p. I-7601, point 30 ; C.J.C.E., 21 mars 1990 (Belgique c. Commission), C-142/87, *Rec.*, 1990, p. I-959, point 43 ; C.J.C.E., 7 mars 2002 (Italie c. Commission), C-310/99, *Rec.*, 2002, p. I-2289, point 86.

## **Section II. Notion d'aide d'état et utilisation des bandes de bus par les taxis**

Concernant le secteur des taxis, un arrêt a été rendu à propos de « *l'autorisation accordée aux seuls taxis londoniens, à l'exclusion des voitures de tourisme avec chauffeur, d'utiliser les couloirs réservés aux autobus* » par rapport à l'article 107, §1<sup>er</sup> du TFUE.<sup>140</sup> Cet arrêt est intéressant dans la mesure où, en Belgique, les règles de la sécurité routière accordent également ce privilège aux taxis belges, de pouvoir utiliser les bandes réservées aux bus comme nous l'avons vu dans la partie d'analyse de la réglementation applicable aux taxis.

Comme le rappelle cet arrêt, la réglementation bruxelloise et londonienne ont des points semblables en ce que les taxis doivent disposer d'une autorisation d'exploitation, qu'ils ont une obligation de prise en charge, qu'ils sont reconnaissables, notamment grâce au panneau indiquant « taxi » et que les prix sont également réglementés.<sup>141</sup>

Eventech, exploitant d'un parc de VTC soutient que la règle relative aux couloirs de bus constitue une aide d'État contraire à l'article 107, §1<sup>er</sup> TFUE en faveur des exploitants de taxis. À cette affirmation, la juridiction de renvoi énonce que cette règle confère un avantage économique aux taxis londoniens, qu'elle est imputable à l'État et qu'elle est de nature à fausser la concurrence vu que cela permet aux taxis de se déplacer plus vite que les VTC. En revanche, il y a plus de flou sur les autres conditions pour relever d'aide d'État selon la juridiction de renvoi.<sup>142</sup>

Eventech ajoute, pour renforcer son argument sur l'avantage économique, qu'il est conféré au moyen de ressources de l'État, et ce pour deux raisons. Premièrement, les taxis londoniens ont un accès préférentiel à un bien de l'État et deuxièmement, les taxis ont une dérogation à l'obligation de payer une amende pour l'usage de ces bandes de bus. De plus, la mesure serait sélective en ce qu'elle confère un avantage aux taxis et pas à leurs concurrents, les VTC.<sup>143</sup>

La Court of Appeal (England & Wales) a donc décidé de poser à la Cour trois questions préjudicielles.

- Dans les circonstances de l'espèce, est-ce que l'usage des bandes de bus par les taxis à l'exclusion des VTC implique l'utilisation de ressources de l'État au sens de l'article

---

<sup>140</sup> C.J.U.E., 14 janvier 2015 (Eventech Ltd c. Parking Adjudicator), C-518/13, <http://curia.europa.eu/>

<sup>141</sup> *Ibidem*, points 3 à 11.

<sup>142</sup> *Ibidem*, points 26 et 27.

<sup>143</sup> *Ibidem*, points 28 et 29.

107, §1<sup>er</sup> du TFUE ? La Cour estime que la réponse est négative étant donné que les taxis ne paient pas d'amende pour utiliser ces bandes de bus grâce à l'autorisation qui leur est accordée et non pas parce qu'il y a une renonciation des pouvoirs publics à percevoir de telles amendes. La Cour ajoute que ce n'est pas le cas en l'espèce, mais si cette infrastructure faisait l'objet d'une exploitation économique, cela serait susceptible de donner lieu à l'octroi d'aide d'État.<sup>144</sup>

- La politique relative aux bandes de bus a-t-elle un caractère sélectif ? La Cour rappelle que la mesure ne concerne pas le financement de la construction de ces bandes de bus, mais son accès préférentiel. Or, ces bandes ont été créées en premier lieu pour faciliter le transport public réalisé au moyen de bus.<sup>145</sup> La réponse est donc négative.
- Cette politique relative aux bandes de bus affecte-t-elle les échanges entre États membres ? La Cour rappelle qu'il n'est pas nécessaire pour les entreprises bénéficiaires de l'aide de participer elles-mêmes aux échanges intracommunautaires, car, quand une aide est accordée à une entreprise, l'activité intérieure peut se maintenir voir augmenter et dès lors, les entreprises établies dans un autre État membre auront moins de chance de s'établir dans cet État membre.<sup>146</sup> Elle ajoute qu'il n'y a pas de seuil ou de pourcentage au-dessus duquel on pourrait considérer que les échanges intracommunautaires ne sont pas affectés et que pour déterminer si les échanges intracommunautaires sont affectés, il importe peu que la nature de la mesure soit locale ou régionale.<sup>147</sup> La Cour conclut en disant qu'il ne peut être exclu, dans le cas d'espèce, sur la question de bandes de bus, que cela soit de nature à affecter les échanges entre les États membres, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.<sup>148</sup>

Comme on le voit par cet arrêt, tout est question d'interprétation en fonction du cas d'espèce et des doutes peuvent subsister quant à certaines notions. On peut s'inspirer de cet arrêt pour

---

<sup>144</sup> *Ibidem*, points 40 à 42.

<sup>145</sup> *Ibidem*, point 45.

<sup>146</sup> *Ibidem*, point 67 ; voir en ce sens : C.J.U.E., 8 mai 2013 (Libert e.a. c. Gouvernement flamand), C-197/11, <http://curia.europa.eu/>, point 78 ; C.J.C.E., 10 janvier 2006 (Ministero dell'Economia e delle Finanze c. Cassa di Risparmio di Firenze e.a.), C-222/04, *Rec.*, 2006, p. I-289, point 143.

<sup>147</sup> *Ibidem*, points 68 et 69 ; C.J.C.E., 24 juillet 2003 (Altmark Trans GmbH c. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH), C-280/00, *Rec.*, 2003, p. I-7747, points 81 et 82.

<sup>148</sup> *Ibidem*, point 71.



le cas des taxis belges à propos des aides d'État, mais cela ne remplace pas une décision définitive à ce sujet.

### **Section III. Notion d'aide d'état et *numerus clausus* imposé par la réglementation bruxelloise**

L'arrêt que nous venons d'analyser s'est prononcé sur l'utilisation par les taxis de manière préférentielle des bandes réservées aux bus, mais la question relative au *numerus clausus* n'est pas abordée. Cependant, on peut se demander si le fait de conditionner l'accès au marché du taxi par une autorisation constitue une aide d'État ou non.

En se basant sur les conditions pour qu'une aide soit qualifiée d'aide d'État, analysées ci-dessus, on pourrait avancer le fait que cette mesure bénéficie aux opérateurs de taxis traditionnels par rapport aux individus qui désireraient opérer ce genre de services, mais sont considérés comme étant dans l'illégalité pour l'instant. Cela pourrait également constituer un avantage pour ces opérateurs de taxis étant donné que l'autorisation provient d'une autorité régionale. De plus, ce bénéfice ne profite qu'à certaines entreprises et on peut notamment avoir égard à l'arrêt « Kimberly Clark Sopalin »<sup>149</sup> où la Cour affirme qu'il y a une aide d'État quand il y a un dispositif ouvert à toute entreprise, mais que l'État pose des limitations, même sur base de conditions objectives limitativement définies dans la loi. Enfin, concernant une éventuelle restriction entre États membres, même si l'aide favorise une entreprise qui ne participe pas aux échanges, on l'a vu, la Cour dit que cela peut diminuer les chances d'autres opérateurs de s'installer sur le marché et on peut donc penser à Uber qui tente de pénétrer sur le marché bruxellois, mais qui fait face à des jugements qui le jugent contraire à la loi.

Le débat à ce sujet reste donc ouvert.

## **Chapitre III. La libre prestation des services et la liberté d'établissement**

### **Section I. Libre prestation des services**

L'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et la directive « services » interdisent 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 État membre autre

---

<sup>149</sup> C.J.C.E., 26 septembre 1996 (France c. Commission), C-241/94, Rec., 1996, p. I-4551.

que celui du destinataire de la prestation.<sup>150</sup> On est donc en droit de s'interroger sur la conformité de l'ordonnance bruxelloise au principe de libre prestation des services.

En effet, 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.<sup>151</sup>

Justement, le fait que les autorisations ne sont délivrées qu'à un nombre limité de chauffeurs empêche automatiquement l'accès au marché des services de taxis aux opérateurs économiques établis dans un autre État membre. De ce fait, le *numerus clausus* imposé constitue, en principe, une restriction à la libre prestation des services.<sup>152</sup>

Cependant, l'article 58 du TFUE soustrait les services de transport aux dispositions garantissant la libre prestation de services. La directive prévoit également la même chose.<sup>153</sup> La libre circulation des services en matière de transport et donc en matière de taxis est régie par le titre VI du traité où l'article 90 précise que concernant cette matière, les objectifs des traités sont poursuivis dans le cadre d'une politique commune des transports. Donc, le titre VI du traité ne doit pas être interprété comme une exception aux règles relatives à la libre prestation des services, mais plutôt comme un ensemble de règles particulières par rapport à ces règles générales. Les normes sectorielles en matière de transport sont là pour mettre en œuvre et compléter le principe de libre prestation de services, sans écarter cette règle fondamentale.<sup>154</sup>

Cependant, il n'existe pas une *lex specialis* pour le secteur des taxis et « *en l'absence de norme sectorielle specialis en matière de transport, 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* »<sup>155</sup>.

---

<sup>150</sup> Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne, article 56.

<sup>151</sup> C.J.C.E., 30 mars 2006 (Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti c. Giuseppe Calafiori), C-451/03, *Rec.*, 2006, p. I-2941, point 34.

<sup>152</sup> 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, liv. 4, p. 493.

<sup>153</sup> Dir. (CE) n°2006/123 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006, relative aux service dans le marché intérieur, *J.O.U.E.*, L 376, du 27 décembre 2006, p. 36, art. 2, §2, d).

<sup>154</sup> 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, liv. 4, p. 494.

<sup>155</sup> C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec.*, 2010, p. I-13927, concl. Av. gén. PEDRO CRUZ VILLALÓN, point 20.

Il faut également noter que la Cour constitutionnelle a été amenée à déterminer en 2012 si l'ordonnance bruxelloise de 1995 constituait une restriction à la libre circulation des services garantie par l'article 56 TFUE.<sup>156</sup>

La Cour rappelle que les restrictions à la libre prestation des services peuvent être acceptées si elles sont justifiées pour des raisons impérieuses d'intérêt général, si elles sont propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles visent et si elles ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre.<sup>157</sup> La Cour se réfère notamment à l'article 93 du TFUE qui stipule que « *sont compatibles avec les traités, les aides qui répondent au besoin de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public* »<sup>158</sup>.

En l'espèce, la Cour se base sur les travaux préparatoires de l'ordonnance bruxelloise qui invoque le confort et la disponibilité des véhicules, le professionnalisme des chauffeurs et la surveillance des exploitations, mais aussi la limitation du trafic automobile.<sup>159</sup> La Cour estime que cela peut être compatible avec les objectifs de régulation et de coordination des transports et être justifié par des raisons impérieuses d'intérêt général. De plus, la Cour considère qu'en instaurant un *numerus clausus*, le législateur ordonnancier n'a pas pris une mesure excessive.<sup>160</sup>

On observe que le raisonnement de la Cour constitutionnelle diffère de celui de la CJUE qui comme on l'a vu estime qu'en matière de transport, l'article 56 TFUE et la directive « services » n'ont pas d'effet direct et qu'à défaut de règles particulières mettant en œuvre la libre prestation dans un secteur particulier de transport, il n'est pas possible de remettre en cause un cadre normatif national sur la base du principe de libre prestation des services.<sup>161</sup>

---

<sup>156</sup> C. const., 8 mars 2012, n°40/2012, *T.V.W.*, 2012, liv. 2, p. 137.

<sup>157</sup> *Ibidem*, B.10.1.

<sup>158</sup> *Ibidem*, B.10.2.

<sup>159</sup> Doc. parl., C.R.B.C., 1994-1995, n° A-368/1, pp. 1 et 2.

<sup>160</sup> C. const., 8 mars 2012, n°40/2012, *T.V.W.*, 2012, liv. 2, p. 137, point B.11.1.

<sup>161</sup> 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, liv. 4, pp. 495-496.

## **Section II. La liberté d'établissement**

L'article 49 du TFUE interdit les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre. Cet article s'applique lui directement au transport selon la jurisprudence de la Cour de justice.<sup>162</sup>

Cette liberté implique « *la possibilité pour un ressortissant communautaire de participer, de façon stable et continue, à la vie d'un État membre autre que son État d'origine et d'en tirer profit* »<sup>163</sup>.

Toute entrave discriminatoire en raison de la nationalité ou du siège de l'entreprise est interdite en vertu du TFUE, mais est aussi considérée comme une restriction, toute mesure nationale qui, même si elle s'applique sans discrimination de nationalité est « *susceptible de gêner ou de rendre moins attrayant l'exercice, par les ressortissants de l'Union, de la liberté d'établissement garantie par le Traité* »<sup>164</sup>.

Selon la Cour de justice, une réglementation nationale qui instaure une autorisation préalable à l'établissement d'un prestataire d'un autre État membre est susceptible de gêner l'exercice par ce prestataire de la liberté d'établissement en l'empêchant d'exercer ses activités librement par l'intermédiaire d'un établissement stable.<sup>165</sup>

Étant donné que l'ordonnance bruxelloise met en place un tel système d'autorisation préalable pour limiter le nombre d'opérateurs de taxis, elle est donc susceptible de constituer une restriction au sens de l'article 49 du TFUE.

Cependant, même si une restriction est constatée, elle peut parfois être justifiée si elle remplit quatre conditions: s'appliquer de manière non discriminatoire, poursuivre des objectifs d'intérêt général, être propre à garantir la réalisation de l'objectif et respecter le principe de

---

<sup>162</sup> C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec. C.J.U.E.*, 2010, I, p. 13927, point 33.

<sup>163</sup> C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec.*, 2010, p. I-13927, concl. Av. gén. PEDRO CRUZ VILLALÓN, point 16.

<sup>164</sup> C.J.U.E., 15 octobre 2015 (Grupo Itevelesa e.a. c. Generalidad de Cataluña), C-168/14, <http://curia.europa.eu/>, concl., Av. gén. M. NILS WAHL, point 53.

<sup>165</sup> *Ibidem*, point 54.

proportionnalité<sup>166</sup>, la charge de la preuve incombant à l'auteur de la norme restrictive c'est-à-dire la Région bruxelloise en l'espèce.<sup>167</sup>

On peut affirmer avec prudence que le système d'autorisation créé par l'ordonnance bruxelloise n'est pas discriminatoire en tant que tel vu que ses conditions sont applicables sans distinction et qu'il n'y a pas de condition relative au siège social.<sup>168</sup> Cependant, plusieurs points de vue sont possibles à ce sujet.

Concernant les motifs impérieux d'intérêt général, le législateur bruxellois en invoque plusieurs:

- Respecter un coefficient de rentabilité d'un taxi pour 1000 habitants.<sup>169</sup> Cependant la Cour de justice considère que des motifs purement de nature économique ne peuvent pas constituer un motif impérieux d'intérêt général de nature à justifier une restriction à une liberté fondamentale garantie par le traité.<sup>170</sup>
- Selon le législateur bruxellois, cette rentabilité conditionne le service rendu à la population, notamment en termes de sécurité du véhicule<sup>171</sup> et selon la Cour de justice, la sécurité routière considère un motif impérieux d'intérêt général<sup>172</sup> ainsi que les objectifs qui se rapprochent de la protection du consommateur.<sup>173</sup> Cependant, on pourrait opposer à l'ordonnance bruxelloise de créer une position de faiblesse de consommateur, car en entravant l'accès à d'autres opérateurs sur le marché, comme Uber notamment, cela

<sup>166</sup> C.J.U.E., 30 novembre 1995 (Gebhard c. Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e Procuratori di Milano), C-55/94, *Rec.*, 1995, p. I-4165, point 37 ; C. J. U. E., 31 mars 1993 (Kraus c. Land Baden-Württemberg), C-19/92, *Rec.*, 1993, p. I-1663, point 32.

<sup>167</sup> C. J. U. E., 13 novembre 2003 (Lindman), C-42/02, *Rec.*, 2003, p. I-13519, point 25.

<sup>168</sup> 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, liv. 4, pp. 496-497.

<sup>169</sup> Projet d'ordonnance relative au service taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur, *Doc. parl.*, Cons. Rég. Brux.-Cap., sess. ord. 1994-1995, n°A-368/1, p. 5.

<sup>170</sup> C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec. C.J.U.E.*, 2010, I, p. 13927, point 51 ; C.J.U.E., 11 mars 2010 (Attanasio Group c. Comune di Carbognano), C-384/08, *Rec.*, 2010, p. I-2055, point 55 ; C.J.C.E., 17 mars 2005 (Kranemann c. Land Nordrhein-Westfalen), C-109/04, *Rec.*, 2005, p. I-2421, point 34 ; C.J.C.E., 16 janvier 2003 (Commission c. Italie), C-388/01, *Rec.*, 2003, p. I-721, point 22.

<sup>171</sup> Projet d'ordonnance relative au service taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur, *Doc. parl.*, Cons. Rég. Brux.-Cap., sess. ord. 1994-1995, n°A-368/1, p. 46.

<sup>172</sup> C.J.C.E., 22 octobre 2009 (Commission c. Portugal), C-438/08, *Rec.*, 2009, p. I-10219, point 48 ; C.J.C.E., 10 février 2009 (Commission c. Italie), C-110/05, *Rec.*, 2009, p. I-519, point 60 ; C.J.C.E., 20 septembre 2007 (Commission c. Pays-Bas), C-297/05, *Rec.*, 2007, p. I-7467, point 77 ; C.J.U.E., 15 octobre 2015 (Grupo Itevelesa e.a. c. Generalidad de Cataluña), C-168/14, <http://curia.europa.eu/>, concl., Av. gén. M. NILS WAHL, point 53.

<sup>173</sup> C.J.U.E., 22 octobre 2013 (Staat der Nederlanden c. Essent e.a.), C-105/12, <http://curia.europa.eu/>, point 58 ; C.J.C.E., 13 septembre 2007 (Commission c. Italie), C-260/04, *Rec.*, 2007, p. I-7083, point 27 ; C.J.C.E., 29 novembre 2007 (Commission c. Autriche), C-393/05, *Rec.*, 2007, p. I-10195, point 52 ; C.J.U.E., 18 novembre 2010 (Commission c. Portugal), C-458/08, *Rec.*, 2010, p. I-11599, point 89.

favorise la position des acteurs déjà présents, sans que le consommateur ne bénéficie d'avantages liés à la concurrence (on peut penser au prix, à la durée d'attente, etc.). Dans cette perspective, le consommateur n'est pas protégé et la réglementation va au-delà de ce qui est nécessaire pour protéger les consommateurs.<sup>174</sup>

- Il est aussi possible d'invoquer (et la Cour l'admet comme motif d'intérêt général) des objectifs d'efficacité du transport routier<sup>175</sup> et de bonne gestion de la voirie notamment en limitant les véhicules pouvant utiliser les voies prioritaires.<sup>176</sup>

Pour finir l'analyse de ces conditions, il faut encore vérifier que la législation bruxelloise est conforme au principe de proportionnalité sous deux angles. Premièrement, il faut se poser la question de savoir si le *numerus clausus* imposé par l'ordonnance bruxelloise est de nature à garantir la réalisation des objectifs recherchés. On peut affirmer qu'il y a un lien causal entre la limitation des opérateurs de taxis et la gestion de la voirie ainsi que l'efficacité du transport routier, mais ce n'est pas le cas pour les exigences relatives à la sécurité ainsi qu'à la qualité du service. Deuxièmement, si ces objectifs précités résistent au contrôle de la Cour, il faut encore vérifier qu'ils ne peuvent pas être atteints par des mesures moins contraignantes que le *numerus clausus*. Cependant, il existe des mesures moins attentatoires à la liberté d'établissement. Par exemple, les objectifs de sécurité et de qualité du service ne dépendent pas de la limitation des opérateurs, car ils sont déjà garantis par d'autres conditions énoncées dans l'ordonnance comme la conformité des véhicules, le professionnalisme et la moralité des conducteurs.<sup>177</sup>

#### **Chapitre IV. La liberté professionnelle**

La liberté professionnelle passe par la liberté d'entreprendre qui est consacrée dans le code de droit économique. Cette liberté d'entreprendre n'est pas nouvelle. En effet, elle trouve sa source dans le décret d'Allarde datant de 1791 qui consacre pour la première fois « la liberté d'accéder et d'exercer librement toute profession et plus généralement toute activité

---

<sup>174</sup> C.J.U.E., 11 mars 2010 (Attanasio Group c. Comune di Carbognano), C-384/08, *Rec.*, 2010, p. I-2055, point 56.

<sup>175</sup> C.J.C.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec. C.J.C.E.*, 2010, I, p. 13927, point 52.

<sup>176</sup> 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, liv. 4, p. 498.

<sup>177</sup> *Ibidem.*

économique ». <sup>178</sup> Dans le code de droit économique, le droit d'entreprendre est défini comme la liberté pour chacun « d'exercer l'activité économique de son choix » <sup>179</sup>. Cet article du code est vu, par le législateur, comme une adaptation contemporaine du décret d'Allarde. <sup>180</sup> Cependant, aujourd'hui, la « liberté d'entreprendre » est plus large que la « liberté de commerce et d'industrie », car elle couvre une plus grande palette d'activités économiques (y figure l'exercice de toute activité professionnelle quelconque). <sup>181</sup>

La liberté d'entreprendre est donc un droit subjectif, mais il n'est pas absolu <sup>182</sup> étant donné que dans le Code, diverses dispositions réservent le droit pour l'État de surveiller l'exercice de cette liberté et les entreprises restent soumises aux règles générales et abstraites qui s'imposent à elles ainsi qu'à celles relatives à l'exercice des libertés économiques. <sup>183</sup> En effet, le Code établit directement une limite au droit d'entreprendre en énonçant que cette liberté s'exerce dans le respect des traités internationaux en vigueur en Belgique, des lois qui intéressent l'ordre public et les bonnes mœurs ainsi que les dispositions impératives. <sup>184</sup>

De plus, la liberté d'entreprise est également consacrée au niveau européen, dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. <sup>185</sup> Ce droit a été reconnu dans la Charte suite à la jurisprudence de la Cour de Justice qui reconnaissait le droit d'exercer une activité économique ou commerciale. <sup>186</sup> La Charte couvre donc cet aspect, mais aussi celui de la libre concurrence et la liberté de contracter qui couvre la liberté de choisir avec qui les individus désirent contracter et la liberté de déterminer le prix d'un service. La Cour rappelle également que ce n'est pas un droit absolu et que les autorités publiques peuvent intervenir pour limiter l'exercice de l'activité économique en question pour des raisons d'intérêt général. <sup>187</sup>

---

<sup>178</sup> Y. DE CORDT et G. DE PIERPONT, « Les libertés économiques dans le Code de droit économique », *J.T.*, 2014, p. 712.

<sup>179</sup> Code de droit économique, *M.B.*, 29 mars 2013, p. 19975, art. II.3.

<sup>180</sup> Projet de loi du 6 décembre 2012 introduisant le Code de droit économique, *Doc. parl.*, Ch. repr., sess. ord., 2012-2013, n°2543/001, exposé des motifs, commentaire de l'article II.3 du livre II du Code de droit économique, p. 22

<sup>181</sup> *Ibidem*, pp. 22-23.

<sup>182</sup> Gand, 25 septembre 2012, *L.R.B.*, 2012, liv. 4, p. 51.

<sup>183</sup> Y. DE CORDT et G. DE PIERPONT, « Les libertés économiques dans le Code de droit économique », *J.T.*, 2014, p. 713.

<sup>184</sup> Code de droit économique, *M.B.*, 29 mars 2013, p. 19975, art. II.4.

<sup>185</sup> Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, art. 16.

<sup>186</sup> W. VERLOREN VAN THEMAAT et B. REUDER, *European competition law : a case commentary*, Northampton, Elgar, 2015, pp. 705-706 ; C.J.C.E., 14 mai 1974 (Nold c. Commission), C-4/73, *Rec.*, 1974, p. 491, point 14 ; C.J.C.E., 22 septembre 1979 (Eridania e.a.), C-20/78, *Rec.*, 1979, p. 2749, point 20.

<sup>187</sup> C.J.U.E., 22 janvier 2013 (Sky Österreich GmbH c. Österreichischer Rundfunk), C-283/11, <http://curia.europa.eu/>, points 42 à 47.

On pourrait donc également argumenter sur cette base, que face à la réglementation des taxis, la liberté d'entreprendre n'est plus garantie étant donné que les chauffeurs Uber ne peuvent pas entrer sur le marché sans être considérés comme illégaux du fait de ne pas détenir une autorisation préalable. Les particuliers qui désirent devenir chauffeur à titre complémentaire, sans faire les démarches pour conduire un taxi, se voient donc confrontés à un obstacle majeur pour réaliser cette volonté.

#### **Partie IV. Jurisprudence concernant « Uber »**

De plus en plus de jugements ont été rendus contre Uber ces dernières années, que ce soit en Europe ou au niveau international. Une analyse exhaustive n'est donc pas possible dans le cadre d'un mémoire de fin d'études donc je sélectionnerai diverses décisions afin d'aller dans plus de détails.

#### **Chapitre I. En Europe**

##### **Section I. Belgique**

##### **§1er. Jugement du tribunal de commerce du 31 mars 2014**

Il s'agit de la S.A. Taxi Radio Bruxellois, mieux connue sous le nom de « Taxi Vert » qui a introduit une action en cessation contre Uber Belgium. Le jugement a été rendu par défaut étant donné qu'Uber Belgium ne s'est pas présenté en justice.<sup>188</sup>

Dans ce jugement, il n'est pas question de débattre de la qualification des services réalisés via l'application. Le Tribunal n'analyse pas les quatre conditions cumulatives pour vérifier si on entre bien dans la qualification de « service de taxi » au sens de l'ordonnance bruxelloise, car il part du principe que ces services de transport sont des « services de taxis » et que de ce fait, ils doivent disposer d'une autorisation préalablement à une course.<sup>189</sup>

De ce fait, le Tribunal juge que, transmettre des demandes de courses auprès de chauffeurs qui ne disposent pas de l'autorisation visée dans l'ordonnance est contraire aux pratiques honnêtes du marché (au sens de l'article VI.104 du code de droit économique).<sup>190</sup>

---

<sup>188</sup> Comm. Bruxelles (cess.) (ch. fr.), 31 mars 2014, R.G. n°A/14/01645, [www.jura.be](http://www.jura.be) (10 novembre 2016).

<sup>189</sup> 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, liv. 4, p. 489.

<sup>190</sup> Comm. Bruxelles (cess.) (ch. fr.), 31 mars 2014, R.G. n°A/14/01645, [www.jura.be](http://www.jura.be) (10 novembre 2016).



Le tribunal ordonne à Uber de cesser de proposer des courses à des chauffeurs qui ne disposent pas de l'autorisation visée dans l'ordonnance, et ce sous peine d'une astreinte de 10 000 euros par infraction constatée. De plus le Tribunal ordonne la publication de ce jugement dans divers journaux belges, en version papier et sur le site internet.<sup>191</sup>

On le voit, ce jugement rendu par le Tribunal de commerce condamne le *business model* même lancé par Uber étant donné que celui-ci repose sur la concurrence entre particuliers qui ne sont pas chauffeurs de taxi professionnels et agrémentés.<sup>192</sup>

Cependant, malgré le fait qu'Uber soit jugé illégal, la plateforme existe toujours. En effet, les taxis belges n'ont pas demandé que le Tribunal interdise la commercialisation d'Uber ou même qu'il ordonne un blocage des transferts d'argent, à la différence de l'Espagne où ces mesures ont été ordonnées et suivies d'un succès immédiat étant donné qu'Uber s'est retiré du marché espagnol du transport de personne pour se reconvertir dans la livraison de nourriture comme nous le verrons.<sup>193</sup>

Ce jugement a été critiqué, notamment par Neelie Kroes, autrefois « patronne de l'antitrust européen »<sup>194</sup>. En effet, cette dernière considère que ce jugement ne fait que protéger le « cartel de taxis », sans s'intéresser à protéger les utilisateurs de ce genre de service. Ses propos sont forts et directs. Elle renomme même la ministre de la mobilité de Bruxelles de l'époque, la « Ministre de l'anti-mobilité » en invoquant le fait que cette dernière est fière du fait de freiner l'innovation.<sup>195</sup> Neelie Kroes ajoute que les chauffeurs Uber doivent payer leurs taxes, suivre les règles et qu'il faut protéger les consommateurs, mais selon elle, bannir Uber ne donne pas la chance de bien faire les choses et les autorités bruxelloises devraient trouver un moyen d'aider Uber à se conformer aux standards établis au lieu de l'interdire purement et simplement. Elle conclut en disant que cette interdiction d'Uber envoie un message négatif par rapport aux nouvelles technologies.<sup>196</sup>

---

<sup>191</sup> *Ibidem.*

<sup>192</sup> <http://www.emulation-innovation.be/2014/05/> (10 novembre 2016)

<sup>193</sup> <http://www.emulation-innovation.be/uber-2-droit-de-la-concurrence-et-concurrence-deloyle-feat-fabienne-vande-meerssche/> (10 novembre 2016)

<sup>194</sup> N. PETIT, « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage? », *Rev. Dr. ULg.*, 2015, liv. 3, p. 639.

<sup>195</sup> N. KROES, *Crazy court decision to ban Uber in Brussels*, 15 avril 2014, [http://ec.europa.eu/archives/commission\\_2010-2014/kroes/en/content/crazy-court-decision-ban-uber-brussels-show-your-anger.html](http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kroes/en/content/crazy-court-decision-ban-uber-brussels-show-your-anger.html) (2 novembre 2016)

<sup>196</sup> *Ibidem.*

## **§2. Jugement du tribunal de police du 4 mai 2015**

Ce jugement porte sur un chauffeur Uber qui a exploité un service de taxi sans autorisation dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Quant à la recevabilité des poursuites, il est d'abord débattu de la question de la provocation policière. En effet, la demande de trajet a été effectuée par un faux passager ayant reçu pour mission de mener le prévenu et son véhicule auprès des fonctionnaires de la Région de Bruxelles-Capitale investis d'un mandat de la police judiciaire.<sup>197</sup> La provocation policière relevant de l'appréciation du juge et des circonstances d'espèce, le tribunal a estimé que les autorités policières n'ont rien fait de plus que de recréer une situation banale que le chauffeur, prévenu, aurait pu rencontrer si n'importe quel individu avait passé une demande de trajet. Les poursuites sont donc jugées recevables.<sup>198</sup>

Quant au fond, le Tribunal de police va analyser la nature des services de transports rendus grâce à l'application Uber.<sup>199</sup>

La première question consiste à se demander si les services de transport de personnes réalisés via Uber peuvent être considérés comme un service de covoiturage étant donné que le chauffeur Uber invoque ce type de service. En l'absence d'une définition légale du covoiturage en Belgique, le Tribunal de police se réfère en premier lieu au dictionnaire Larousse qui définit cette notion comme étant « *l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transport* ». En deuxième lieu, le Tribunal fait référence à la loi française du 27 janvier 2014 « de modernisation de l'acquisition publique territoriale et d'affirmation des métropoles » qui définit le voiturage comme une « *utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun* »<sup>200</sup>.

---

<sup>197</sup> Pol. Bruxelles (20<sup>ème</sup> ch.), 4 mai 2015, C.R.A., 2015, liv. 3, p. 38.

<sup>198</sup> *Ibidem*.

<sup>199</sup> 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, liv. 4, p. 489.

<sup>200</sup> Pol. Bruxelles (20<sup>ème</sup> ch.), 4 mai 2015, C.R.A., 2015, liv. 3, pp. 38-39.

De ces deux définitions, le Tribunal relève deux critères essentiels pour parler de covoiturage en tant que principe collaboratif d'auto-organisation<sup>201</sup>:

- Le trajet partagé, élément faisant défaut dans les trajets réalisés via Uber étant donné que le conducteur, particulier, ne partage pas le même trajet que la personne transportée. En effet, la destination du trajet est fixée par la personne qui fait la demande de transport via Uber et cela ne correspond donc pas nécessairement à la destination du conducteur, chauffeur Uber.<sup>202</sup>
- L'absence de rémunération. Pour parler de covoiturage, si le conducteur reçoit une somme d'argent, alors celle-ci doit être exclusivement destinée à couvrir les frais liés au trajet. Dit autrement, le conducteur ne peut pas réaliser de bénéfices. Avec les trajets Uber, ce deuxième élément fait également défaut étant donné que le chauffeur Uber reçoit une contrepartie financière qui dépasse les frais liés au transport et de ce fait, il réalise un bénéfice.<sup>203</sup>

Selon le Tribunal de Police, il apparaît donc que les services de transports de personnes réalisés via Uber ne peuvent pas être assimilés à du covoiturage.<sup>204</sup>

La seconde question qui se pose est de savoir si les services de transport de personnes réalisés par Uber constituent un « service de taxis » au sens de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995.

Pour appréhender cette question, il convient de se rappeler comment l'ordonnance précitée définit les services de taxis : « ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles » et qui réunissent quatre conditions<sup>205</sup>:

- Le véhicule est apte à transporter un maximum de neuf personnes (chauffeur compris),
- La destination est fixée par le client,
- La mise à disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places du véhicule,

---

<sup>201</sup> *Ibidem*, p. 39

<sup>202</sup> 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, liv. 4, p. 489.

<sup>203</sup> *Ibidem*, pp. 489-450.

<sup>204</sup> Pol. Bruxelles (20<sup>ème</sup> ch.), 4 mai 2015, *C.R.A.*, 2015, liv. 3, p. 39.

<sup>205</sup> Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510, art. 2.

- Le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique.

Le chauffeur Uber ne conteste pas que le service qu'il a rendu rencontre les trois premières conditions ci-dessus. Les discussions se concentrent donc sur la dernière condition qui vise la mise à disposition du public. Du point de vue du chauffeur Uber, son véhicule n'est pas mis à la disposition du public, mais uniquement à la disposition de la « communauté Uber », ce qui le situerait en dehors du champ d'application de cette condition. Il ajoute que la loi pénale ne peut pas être étendue par analogie à une situation qu'elle ne vise pas expressément. Cependant, la réglementation bruxelloise ne vise en aucun cas la manière dont le client est entré en contact avec le chauffeur Uber donc il importe peu qu'il soit hélé en rue, contacté par téléphone ou internet, cela n'a pas d'incidence sur l'application de l'ordonnance. De plus, concernant le principe de légalité, le juge doit donner une interprétation logique et l'interprétation évolutive a été reconnue possible par la Cour de cassation, compte tenu de l'évolution des connaissances et des techniques<sup>206</sup>.

Il serait donc mal venu en l'espèce, selon le Tribunal de police, de considérer que par le fait que le service implique un simple téléchargement d'une application mobile, il ne serait pas mis à la disposition du public. De plus, l'inscription sur le site d'Uber n'est pas limitée par des conditions particulières, tout le monde y a accès.<sup>207</sup>

Sur la deuxième question, le Tribunal a donc jugé qu'Uber réalisait un service de transport de personnes qui doit être assimilé à un service de taxis au sens de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995 et de ce fait, Uber doit respecter ce qu'impose cette réglementation. Étant donné que le chauffeur a bien effectué un service de taxi au sens de l'ordonnance sans en respecter les règles (comme le fait de ne pas avoir d'autorisation), le Tribunal conclut en affirmant que les préventions retenues à la charge du chauffeur Uber sont dès lors établies.<sup>208</sup>

---

<sup>206</sup> Cass., 4 mai 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 1071.

<sup>207</sup> Pol. Bruxelles (20<sup>ème</sup> ch.), 4 mai 2015, *C.R.A.*, 2015, liv. 3, p. 39.

<sup>208</sup> *Ibidem*, p. 40.

### **§3. Jugement du tribunal de commerce du 23 septembre 2015**

Étant donné que le jugement du Tribunal de commerce du 31 mars 2014 a été rendu par défaut, Uber a fait opposition au jugement. L'affaire a dès lors été portée devant le même Tribunal de commerce et le jugement a été rendu contradictoirement.<sup>209</sup>

Cette fois, le requérant demande au juge du Tribunal des mesures plus concrètes, c'est-à-dire, qu'il ordonne à Uber de cesser de proposer des courses à des chauffeurs qui ne bénéficient pas de l'autorisation visée dans l'ordonnance, d'ordonner le retrait de l'application mobile Uber d'Apple Store et Google Play en Belgique et enfin, d'ordonner qu'Uber Belgium ne permette plus l'inscription d'utilisateurs sur la plateforme.<sup>210</sup>

Ici aussi, le Tribunal va analyser si les trajets réalisés via l'application Uber peuvent être considérés ou non comme des « services de taxis » au sens de l'ordonnance bruxelloise.<sup>211</sup>

Cette notion n'est pas définie en fonction de la qualité de la personne qui effectue la course donc même si un particulier assure une course, cela n'exclut pas de qualifier cette prestation de service de taxi.<sup>212</sup>

Le Tribunal va alors examiner si les quatre conditions d'application de l'ordonnance sont remplies et de ces conditions, c'est celle de l'existence d'une rémunération qui sera analysée de manière plus approfondie.<sup>213</sup> Deux cas de figure peuvent s'envisager :

Premièrement, quand la compensation dépasse les coûts réels exposés : à ce moment, il est question de transport rémunéré. C'est la situation la plus fréquente étant donné la raison d'être de l'application d'Uber qui a pour but de procurer un revenu complémentaire au chauffeur. De ce fait, les quatre conditions sont remplies et les transports effectués via Uber sont, au sens de l'ordonnance, des « services de taxis » donc il est nécessaire d'obtenir une autorisation préalable. Le tribunal décide donc que, dans ce cas, pour les chauffeurs qui ne disposent pas

---

<sup>209</sup> Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv 4, p. 466.

<sup>210</sup> *Ibidem*, p. 468.

<sup>211</sup> *Ibidem*, p. 471.

<sup>212</sup> *Ibidem*.

<sup>213</sup> *Ibidem*, pp. 471-472.

d'une autorisation, cela constitue des « *opérations contraires aux pratiques honnêtes du marché* » et de telles activités doivent être interdites selon le Tribunal.<sup>214</sup>

Deuxièmement, quand la compensation se limite à couvrir les coûts réels exposés pour le trajet : dans ce cas, on vise une situation de covoiturage. Dans ce cas, il faut analyser si l'ordonnance bruxelloise, en tant qu'elle impose une exigence d'autorisation pour être transporteur, est conciliable ou non avec les garanties des articles 15 (liberté professionnelle), 16 (liberté d'entreprise), 17.1 (liberté de jouissance de ses biens) de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et des articles 49 (droit d'établissement) et 56 (libre prestation des services) du TFUE.<sup>215</sup>

Même si l'ordonnance favorise l'utilité publique, elle doit suivre le principe de proportionnalité quand elle entrave les individus dans leurs libertés étant donné que c'est un principe général de droit européen. Le Tribunal est d'avis que, si la notion de « service de taxi » de l'ordonnance est interprétée d'une telle façon qu'elle rend impossible toute nouvelle initiative de covoiturage où il n'est pas question de rémunération, alors il y a une potentielle violation de la Charte.<sup>216</sup> Le Tribunal décide alors de poser une question préjudicielle à la Cour de justice dans cette hypothèse précise. La question porte sur l'interprétation de l'ordonnance avec les articles précités afin de savoir si l'ordonnance s'applique également aux transporteurs occasionnels non rémunérés qui opèrent via l'application Uber.<sup>217</sup>

Cependant, la demande de question préjudicielle ne répond pas aux conditions de clarté exigée par la Cour de justice qui ajoute que « *la question posée présente un caractère hypothétique* »<sup>218</sup>. De plus, la description du service fourni est définie de manière sommaire voir contradictoire étant donné que le Tribunal de commerce le qualifie de « covoiturage », défini de manière usuelle comme « *l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet, afin d'alléger le trafic routier et de partager les frais de transporté* », alors même que la décision de renvoi décrit ce service comme étant une course dont la destination est fixée par le seul passager.<sup>219</sup>

---

<sup>214</sup> *Ibidem*, p. 472 ; D. RENDERS et D. DE VALKENNEER, « Un taxi nommé UBER - Ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis? », *C. D. P. K.*, 2015, liv. 4, p. 491.

<sup>215</sup> *Ibidem*.

<sup>216</sup> *Ibidem*, pp. 472-473.

<sup>217</sup> C.J.U.E., 27 octobre 2016 (Uber Belgium c. Taxi Radio Bruxellois), C-526/15, <http://curia.europa.eu/>.

<sup>218</sup> *Ibidem*, point 26.

<sup>219</sup> *Ibidem*, points 27 et 28.

La Cour estime donc ne pas être en mesure de cerner le service de manière suffisante et conclu que la demande de décision préjudicielle introduite par le Tribunal est manifestement irrecevable.<sup>220</sup> Concernant cette demande de question préjudicielle, on peut trouver surprenant le fait que la C.J.U.E. n'ait pas été interrogée sur la conformité de l'ordonnance bruxelloise avec les traités européens fondamentaux en ce qu'elle bloque l'entrée d'Uber sur le marché réglementé des taxis. Uber aurait intérêt à attaquer directement la validité de la réglementation bruxelloise en invoquant le droit européen de la concurrence pour enfin avoir une réponse claire à ce sujet de la part des juridictions.<sup>221</sup>

Cependant, il faut relever que la défense d'Uber a été surprenante. En effet, Uber a contesté le fait d'aider à la fourniture de service de taxis dans la mesure où ses chauffeurs ne sont pas rémunérés, car Uber avance le fait de faire partie de l'« économie de partage » où les chauffeurs ne toucheraient qu'une indemnisation... C'est en effet assez contradictoire des messages promotionnels qu'Uber a lancé pour recruter de nouveaux chauffeurs dans lesquels la société faisait « *miroiter la perspective d'une confortable rémunération* » qui était donc éloigné du simple défraiement.<sup>222</sup>

Avec ces trois jugements, la justice belge a donc tranché : Uber est illégal à Bruxelles. Ces trois décisions ne sont pas anodines, car un nombre toujours plus grand de secteur réglementé est et sera encore remis en cause par ce nouveau modèle de concurrence de particuliers, aidés par le numérique. On pourrait craindre qu'après Uber, un courant de jurisprudence défavorable se crée contre des opérateurs qui créent une nouvelle forme de concurrence via les plateformes internet (par exemple la concurrence entre « Airbnb » et le secteur hôtelier).<sup>223</sup>

## **Section II. France**

En France, les taxis bénéficient également d'un monopole semblable à celui des taxis belges avec certains privilèges (comme le maraudage, des espaces qui leur sont réservés, etc.). Ici aussi les débats se cristallisent autour des licences étant donné que leur nombre est limité et que de ce fait, leur valeur varie très fortement en fonction des régions de France. En effet, à

---

<sup>220</sup> *Ibidem*, points 29 et 32.

<sup>221</sup> N. NEYRINCK, « Taxis bruxellois : Uber garde un pied dans la porte », note sous Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4, p. 476.

<sup>222</sup> *Ibidem*, p. 476.

<sup>223</sup> N. NEYRINCK, « Taxis bruxellois : Uber garde un pied dans la porte », note sous Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4, p. 475.

Paris, leur valeur économique peut atteindre 230 000 euros et à Nice on monte même à 400 000 euros.<sup>224</sup>

### §1<sup>er</sup>. Cour d'appel de Paris, arrêt du 7 décembre 2015

Le Tribunal correctionnel de Paris a déclaré Uber France coupable de pratique commerciale trompeuse du fait de ses communications commerciales le 16 octobre 2014. En effet, Uber France a donné l'impression que son service était licite selon le Tribunal, par ses communications commerciales qui incitaient les consommateurs, conducteurs et utilisateurs à participer au service de transport. L'amende avait été fixée à 100 000 euros, mais Uber France a fait appel de ce jugement.<sup>225</sup>

La Cour d'appel de Paris a estimé que le raisonnement du Tribunal correctionnel de Paris était correct en ce qu'il jugeait Uber France coupable de pratiques commerciales trompeuses (article L. 121-1 du code de la consommation). La cour confirme qu'Uber France a donné l'impression par ses communications que le service était licite alors qu'il ne l'était pas, et ce pour plusieurs raisons<sup>226</sup> :

- Incitations des conducteurs et utilisateurs à participer au service de transport opéré par Uber France.
- Uber a mis en avant le fait que les contrats entre les partenaires particuliers et la société d'Uber étaient libellés comme un contrat entre professionnels avec des responsabilités et rôles définis alors que dans la réalité il s'agit de contrats souscrits entre professionnel et particuliers.
- De plus, le contrat ne correspondait pas au service réel d'Uber tel qu'il est présenté dans les publicités et sur internet c'est-à-dire la possibilité pour les particuliers de se faire rémunérer de covoiturage onéreux.

La Cour estime de ce fait qu'étant donné la nature et la gravité des faits ainsi que des profits réalisés par Uber France, la peine d'amende à son encontre est fixée à 150 000 euros. La Cour

---

<sup>224</sup> L. ESKENAZI, « The French Taxi Case: Where Competition Meets—and Overrides—Regulation », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2014, vol. 5, n°8, pp. 551-552.

<sup>225</sup> <https://www.legalis.net/jurisprudences/cour-dappel-de-paris-pole-4-chambre-10-arret-du-7-decembre-2015/>

<sup>226</sup> *Ibidem*.



d'appel est donc allée plus loin que le Tribunal de première instance en tenant compte de ces éléments (près de 13000 courses avaient été réalisées).<sup>227</sup>

Par ce jugement on voit donc que la problématique d'Uber ne se limite pas à la réglementation des transports, mais touche aussi le droit commercial.

## **§2. Tribunal de grande instance de Paris, 9 juin 2016**

Ici encore, Uber s'est fait condamné pour exercice illégale de la profession de taxi étant donné que les chauffeurs sont non-professionnels et que les pratiques ont été considérées comme des pratiques commerciales trompeuses. Le schéma de la décision est relativement semblable aux autres que j'ai déjà détaillées. Ce qui est plus interpellant ici est le montant auquel Uber a été condamné, c'est-à-dire 800 000 euros (dont la moitié avec sursis). Deux responsables ont également été condamnés à une peine d'amende pour délit d'organisation illégale d'un système de mise en relation de clients avec des chauffeurs non-professionnels et complicité d'exercice illégal de la profession de taxi.<sup>228</sup>

## **§3. Tribunal correctionnel de Lille, 17 mars 2016**

Le Tribunal correctionnel de Lille a confirmé qu'Uber n'est en rien un service de covoiturage même si Uber le revendiquait et de ce fait, encore une fois, la société a été condamné pour pratique commerciale trompeuse. Cependant, dans ce jugement, le tribunal n'a pas retenu de complicité d'exercice illégal de la profession de taxi, contrairement au jugement précédant. Cette affaire avait été initiée par un chauffeur de taxi et selon son avocat, cette décision pourrait faire jurisprudence et permettre à n'importe quel chauffeur de porter plainte contre Uber et ses pratiques.<sup>229</sup>

## **Section III. Espagne**

Le Tribunal de commerce de Madrid s'est prononcé sur la licéité d'Uber sur le marché. Il s'agissait d'une demande de l'association des taxis madrilène contre Uber. L'association

---

<sup>227</sup> <https://droitdupartage.com/2016/03/01/uberpap-une-pratique-commerciale-jugee-trompeuse-analyse-de-la-decision-de-la-cour-dappel-de-paris-du-7-decembre-2015/>

<sup>228</sup> [http://www.lepoint.fr/justice/uberpap-uber-condamne-a-800-000-euros-d-amende-09-06-2016-2045545\\_2386.php](http://www.lepoint.fr/justice/uberpap-uber-condamne-a-800-000-euros-d-amende-09-06-2016-2045545_2386.php)

<sup>229</sup> <http://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-economie/20160318.RUE2457/uber-condamne-les-taxis-ouvrent-une-breche.html>

madrilène demandait l'interdiction dans le Royaume d'Espagne de la prestation de service de transport de personne en véhicule sous la dénomination d'Uber ou toute autre dénomination pouvant servir à des prestations similaires.<sup>230</sup>

Encore une fois, il est reproché à Uber d'opérer une concurrence déloyale par rapport aux taxis. Le jugement reconnaît qu'il s'est développé un débat sur les réseaux sociaux sur la liberté et l'économie coopérative, mais il est rappelé que la décision ne se basera que sur les normes en vigueur.<sup>231</sup>

Le but de l'action de l'association de taxi est de mettre fin provisoirement à un dommage immédiat ainsi qu'éviter le risque que ce dommage augmente par le fait que les activités visées sont des activités continues dans le service de voiture. De plus, la situation serait aggravée par le fait qu'Uber a basé son activité dans le paradis fiscal du Delaware, ce qui ferait penser qu'Uber fait des choix avec une vocation délibérée d'opacité et que celle-ci se situe en dehors des lois espagnoles et européennes.<sup>232</sup>

De plus, il est reconnu que n'importe quel citoyen peut commander une course de manière rapide et directe (alors que parfois c'était débattu dans certains jugements). Il y a aussi le fait notoire selon lequel Uber dispose d'une large diffusion sur tous les réseaux sociaux et autres moyens de communication et de ce fait, la société a acquis une reconnaissance sur le marché qui peut être considérée comme générale. Il est également précisé qu'Uber a une vocation transfrontalière.<sup>233</sup>

Étant donné qu'on se trouve dans le domaine des mesures provisoires, il faut préciser que de telles mesures n'ont pas tellement vocation à faciliter l'exécution future de la sanction, mais plutôt d'éviter que ne se prolonge une situation considérée « *prima facie* » comme illégale et qui, par sa continuation, augmente le dommage subi par les différents acteurs lésés.<sup>234</sup>

Le jugement porte surtout (et encore une fois) sur la nécessité d'une autorisation préalable de l'État pour opérer ce genre de service de transport de personne. En effet, la loi espagnole prévoit elle aussi le principe de la licence. La loi espagnole définit les entreprises qui sont autorisées à offrir un tel service et Uber n'en fait pas partie. De ce fait, le juge considère que

---

<sup>230</sup> Madrid, tribunal de commerce, 2014 (association madrilène des taxis c. Uber Technologies Inc).

<sup>231</sup> *Ibidem.*

<sup>232</sup> *Ibidem.*

<sup>233</sup> *Ibidem.*

<sup>234</sup> *Ibidem.*

l'activité de transport de personnes qu'effectue Uber constitue une infraction aux normes juridiques nationales de manière évidente, à propos d'un secteur réglementé.<sup>235</sup>

Au vu de ces éléments, le tribunal ordonne plusieurs mesures dont notamment la prohibition en Espagne de la prestation de service de transport de voyageurs en véhicule sous la dénomination d'Uber ou sous une quelconque autre identification qui se rapproche à ce genre de service, mais aussi la cessation et la prohibition du contenu, accès et la prestation de service en Espagne au travers du site web d'Uber pour ses services.<sup>236</sup>

Il y a également une liste d'entités nommées dans le jugement qui ont l'obligation de suspendre toute les utilisations et/ou moyens de paiements par carte ou autre dispositif similaire qui auraient pour but une utilisation habituelle d'Uber.<sup>237</sup>

Avec ce jugement, on peut donc constater que les mesures sont fortes étant donné que tout est fait pour supprimer Uber d'Espagne que ce soit de manière physique, mais aussi virtuelle afin d'avoir plus d'efficacité.

#### **Section IV. Italie**

En Italie, c'est le tribunal de Milan qui s'est prononcé sur la licéité d'Uber dans le contexte de l'Expo 2015 (exposition universelle qui s'est tenue à Milan du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre 2015) et ici aussi, Uber a été jugé illégal pour concurrence déloyale.<sup>238</sup>

En effet, il n'est pas contesté que le service d'Uber et celui des taxis serait identique. Cependant, il est reproché à Uber d'avoir mis en place un service de taxi abusif étant donné que la société n'a pas respecté les règles du métier de taxi. La société ne respecterait donc pas l'intégrité professionnelle et est accusée de concurrence déloyale, car Uber détient un avantage concurrentiel du fait pour la société de ne pas devoir subir certains coûts que les taxis doivent supporter afin de fournir leur service de manière régulière, car en Italie aussi, les taxis doivent se munir d'une licence.<sup>239</sup>

Uber s'est défendu en avançant le fait qu'il amenait une nouvelle conception d'utilisation de la voiture de manière partagée afin notamment de réduire la pollution et de rendre ce mode de

---

<sup>235</sup> *Ibidem.*

<sup>236</sup> *Ibidem.*

<sup>237</sup> *Ibidem.*

<sup>238</sup> Tribunal de Milan, section commerce, 25 mai 2015 (Taxiblu S.C. e.a. c. Uber international et Uber Italie).

<sup>239</sup> *Ibidem*, point 1.

transport plus efficient. Uber ajoute que ce n'est pas abusif, car les conducteurs Uber partagent volontairement leur voiture et peuvent refuser une demande, au contraire des opérateurs de taxis qui ne peuvent refuser de prendre en charge. Uber ajoute également à cela que leurs conducteurs n'obtiendraient qu'un simple remboursement des coûts relatifs au véhicule alors que les chauffeurs de taxi sont rémunérés.

Concernant la prise en charge, l'argument d'Uber est toutefois à nuancer, car dans un jugement en provenance du Royaume-Uni qui sera analysé ci-dessous, Uber rappelle en effet que les chauffeurs sont libres d'accepter ou de refuser une course. Cependant, la pratique d'Uber est que le chauffeur doit accepter au moins 80% de demandes s'il veut conserver son compte Uber sur la plateforme. De plus, si le chauffeur refuse trois fois de suite une course, il pourra être désinscrit de la plateforme dans les 10 minutes.<sup>240</sup>

Enfin, selon Uber, il n'y a pas de détournement de clientèle, car Uber serait destiné à un groupe fermé que constituent les utilisateurs de sa plateforme.<sup>241</sup> Cependant, le Tribunal n'est pas convaincu par cet argument. En effet, l'accès à la plateforme se fait de façon indifférenciée. Il suffit de télécharger l'application pour y avoir accès donc il n'y a pas de délimitation d'un public de référence. Tout le monde y a accès, comme ceux qui préfèrent choisir un taxi étant donné que c'est ouvert à tous.<sup>242</sup>

Uber invoque encore la liberté d'entreprendre compte tenu du fait que le service d'Uber satisferait l'intérêt de la collectivité et cela devrait donc être évalué sur une lecture conforme aux principes *antitrust* qui s'opposent à la formation de monopole. Uber ajoute qu'arrêter le service qu'il offre serait contraire aux principes contenus dans le TFUE tels que la liberté d'établissement, la libre prestation de services et de concurrence. Uber avance que tout cela impose une révision du cadre normatif national.<sup>243</sup>

Le Tribunal de Milan rappelle que pour qu'une action en concurrence soit effective, il faut évaluer la relation de concurrence entre les deux parties et leur capacité à se tourner vers la même clientèle, qu'elle soit effective ou potentielle. Il confirmera cela en affirmant que l'activité exercée par Uber est comparable effectivement et objectivement avec les services de

---

<sup>240</sup> Tribunal du travail de Londres, 28 octobre 2016 (Aslam et Farrar c. Uber e.a.), n°2202551/2015, points 51 et 52.

<sup>241</sup> Tribunal de Milan, section commerce, 25 mai 2015 (Taxiblu S.C. e.a. c. Uber international et Uber Italie), point 2.

<sup>242</sup> *Ibidem*, point 5.

<sup>243</sup> *Ibidem*, point 2.

taxis. De plus, le Tribunal n'est pas convaincu par l'argument d'Uber qui était de dire que ses chauffeurs étaient seulement indemnisés des coûts du trajet.<sup>244</sup>

Concernant l'argument d'Uber qui était celui de réduire la pollution, le Tribunal de Milan n'en est pas convaincu non plus étant donné que le conducteur Uber n'a pas d'intérêt personnel à rejoindre le lieu indiqué par le client, il ne le fait que parce qu'il y a une demande. Cela semble donc même stimuler l'utilisation de moyens privés et il n'y a donc pas de réduction de la pollution.<sup>245</sup>

Enfin, dans ses conditions générales, nous avons vu qu'Uber s'était présenté comme un simple intermédiaire, mais le Tribunal de Milan s'oppose à cette vision. Selon ce dernier, l'ensemble des activités d'Uber dépasse le domaine d'activité de ce que ferait un simple intermédiaire étant donné qu'il y a des aspects d'organisation assez poussés.<sup>246</sup>

## **Section V. Royaume-Uni**

Au Royaume-Uni, un jugement d'un autre type a été rendu et pourrait faire jurisprudence en Europe. En effet, Uber a été condamné pour non-respect du droit du travail<sup>247</sup>, alors qu'en France, des procédures sont enclenchées à ce sujet, mais il leur faudra plusieurs années pour aboutir.<sup>248</sup> Il faut ajouter que les États-Unis et plus particulièrement la Californie avaient déjà estimé que les chauffeurs Uber devaient être considérés comme des employés.<sup>249</sup>

La procédure britannique a été initiée par deux chauffeurs Uber afin que leur soit reconnu le statut de salarié. Ils réclamaient de pouvoir bénéficier de vacances, d'indemnités en cas de congés maladie et du salaire minimum garantis par le droit du travail britannique. Le tribunal leur a donné raison.<sup>250</sup>

---

<sup>244</sup> *Ibidem*, point 4.

<sup>245</sup> *Ibidem*, point 6.

<sup>246</sup> *Ibidem*.

<sup>247</sup> Tribunal du travail de Londres, 28 octobre 2016 (Aslam et Farrar c. Uber e.a.), n°2202551/2015.

<sup>248</sup> <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/l-urssaf-poursuit-uber-pour-requalifier-ses-chauffeurs-en-salaries-571389.html>

<sup>249</sup> State of California, Labor Commissioner, *Barbara Berwick v. Uber Technologies Inc.*, n°11-46739 EK, 3 juin 2015.

<sup>250</sup> Tribunal du travail de Londres, 28 octobre 2016 (Aslam et Farrar c. Uber e.a.), n°2202551/2015, point 129.

Les requérants avancent qu'Uber donne des instructions et contrôle les chauffeurs. Uber nie cet argument et se défend en disant ne donner que des indications, des lignes directrices au sujet du comportement des chauffeurs afin « *de préserver l'intégrité de la plateforme* »<sup>251</sup>.

Cette décision britannique marque un tournant étant donné qu'Uber avait toujours affirmé que ses chauffeurs étaient indépendants et non des salariés. De plus, dans le jugement, il est estimé qu'il y aurait 30 000 chauffeurs Uber à Londres, ce qui est assez conséquent.<sup>252</sup>

## **Chapitre II. En dehors de l'Europe**

Un examen exhaustif de toutes les décisions intervenues à propos d'Uber ne pourra être fait ici, car elles fleurissent avec le temps partout dans le monde étant donné que c'est un phénomène mondial et que de plus en plus d'acteurs commencent à s'y intéresser et à pointer les différents problèmes qui s'y posent. Dans les jugements étrangers, le raisonnement est plus ou moins le même que celui qui est tenu par les juridictions européennes, car presque partout, le principe est l'utilisation d'un mécanisme de licence pour pouvoir assurer un transport de personnes en toute légalité.

Parmi les autres villes ayant jugé Uber illégal pour cause de concurrence déloyale, on peut notamment citer l'Inde, Taiwan, la Corée du Sud et même les États-Unis.

En voyant ces jugements allant dans la même direction, on peut raisonnablement se demander si un revirement de jurisprudence est possible en Belgique et ailleurs. La question revêt une certaine importance, car les conséquences d'un revirement seront importantes. En effet, cela voudrait dire qu'un nombre toujours plus important de secteurs réglementés pourront être remis en cause par la concurrence de particuliers, rendue possible par l'émergence croissante de plateformes numériques ayant pour but de faciliter la rencontre d'offres et de demandes complémentaires. De plus c'est l'application qui a fait exploser les comportements non respectueux de la législation nationale à propos des taxis et abusifs, surtout dans le domaine de la fixation des prix (sensiblement plus bas que ce que proposent les taxis) et des coûts que les chauffeurs Uber ne supportent pas à la différence des taxis (voiture de taxi, taximètres, contrats d'assurance professionnels, etc.).<sup>253</sup>

---

<sup>251</sup> *Ibidem*, point 47.

<sup>252</sup> *Ibidem*, point 1.

<sup>253</sup> <http://www.emulation-innovation.be/2014/05/> (10 novembre 2016)

## **Partie V. Vers une réforme de la législation applicable ?**

### **Chapitre I. La proposition de résolution**

Les politiques n'ont pas pu fermer les yeux sur l'entrée de nouveaux acteurs dans le secteur du transport rémunéré de personnes, tel Uber. Même si la législation bruxelloise reste bien d'application, des voix se sont élevées contre le *numerus clausus*, qui constitue un des points de friction les plus importants entre les tenants d'un statu quo et les tenants de la libéralisation du secteur.

À ce propos, le Mouvement Réformateur (« MR ») a élaboré une proposition de résolution « visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en région Bruxelloise »<sup>254</sup>.

Selon cette résolution, la réglementation bruxelloise applicable aujourd'hui est trop contraignante et prive le consommateur d'une offre de transport satisfaisante, car la législation actuelle ne permet ni l'innovation, ni l'efficacité du secteur, ce qui entraîne une concurrence qui n'est pas saine.<sup>255</sup>

Cette proposition de résolution a deux objectifs. Le premier est de pallier aux défaillances de la réglementation actuelle qui empêche l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché. Le deuxième est de définir un nouveau cadre réglementaire propre à ces nouveaux concurrents.<sup>256</sup>

Tout en réalisant ces objectifs, la proposition de résolution veut se concentrer sur l'offre de mobilité et sur les préférences des usagers. En effet, on a assisté à l'émergence d'une révolution numérique qui combine la démocratisation des smartphones, le développement des réseaux sociaux et la performance des techniques de géolocalisation, ce qui a donné lieu à l'apparition d'une série de nouvelles plateformes, notamment dans le domaine du transport rémunéré de personnes qui mettent en contacts des usagers et des conducteurs particuliers. Les concurrents numériques comme Uber ont également pointé les défaillances de notre réglementation.<sup>257</sup>

Les auteurs expliquent que ce n'est pas la demande réelle qui détermine le nombre optimal des taxis en circulation, ce sont les pouvoirs publics qui le déterminent de façon arbitraire

---

<sup>254</sup> Proposition de résolution du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale « visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en Région Bruxelloise », sess. ord., 2015-2016, A-327/1.

<sup>255</sup> *Ibidem*, p. 1.

<sup>256</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>257</sup> *Ibidem*, p. 2.

selon eux. Ils poursuivent en expliquant que les économistes sont relativement unanimes sur le fait que les différentes régulations de prix et d'entrée dans le secteur de taxis ne sont pas efficaces et nuisent aux consommateurs, car cela induit une augmentation du temps d'attente moyen des taxis et les prix sont trop élevés.<sup>258</sup> L'OCDE a d'ailleurs fait une étude à ce sujet et a conclu que les arguments en faveur de la réglementation de l'accès au marché ont été surestimés dans le passé, car plusieurs pays ont mis en œuvre une déréglementation de l'accès, ce qui a conduit à une baisse importante du temps d'attente. Cela rappelle qu'en cas d'ouverture, on constate une amélioration de la structure du marché.<sup>259</sup>

Sur base de ce qui a été exposé, la proposition de résolution a pour objectif de demander au Gouvernement d'étudier deux possibilités pour libéraliser le secteur de transport rémunéré de personnes<sup>260</sup> :

- La première solution consisterait à indemniser « l'opérateur historique » de la perte de la licence dans le cadre d'une libéralisation afin d'éviter des mécontentements à court terme. Cette méthode de réforme avec indemnisation permet de résoudre deux décalages : d'une part le besoin de moderniser un secteur alors qu'il existe une hostilité dans ce même secteur et d'autre part, se demander comment indemniser de façon correcte les « perdants » d'aujourd'hui avec les gains de demain. La compensation doit être juste, mais aussi versée au préalable sinon les « perdants » potentiels continueront à s'opposer à la réforme.
- La deuxième solution serait de créer un cadre juridique distinct en définissant un régime principal d'activité de transport rémunéré de personne et un régime accessoire à côté afin de responsabiliser les plateformes.

Dans un premier temps, la proposition de résolution voudrait supprimer le *numerus clausus* tout en régulant toujours le prix ou en fixant un maximum et un minimum. Dans un second temps, la proposition propose de prendre en compte les réglementations internationales en la matière tout en introduisant un régime spécifique pour ces chauffeurs de plateforme par deux mécanismes. Premièrement, on pourrait envisager de mettre en place un système avec des quotas maximums de connexion hebdomadaire pour les conducteurs des plateformes. Deuxièmement et en parallèle, on pourrait envisager d'instaurer un plafond de revenus qui

---

<sup>258</sup> *Ibidem*, pp. 4-5.

<sup>259</sup> OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris, p. 171.

<sup>260</sup> Parlement de la Région de Bruxelles-Capital, proposition de résolution « visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en Région Bruxelloise », sess. ord., 2015-2016, A-327/1, pp. 6-8.



proviennent de cette activité afin de confirmer le caractère accessoire de l'activité des chauffeurs qui exercent via les plateformes, ce qui contrasterait avec le caractère principal de l'activité des conducteurs de taxis en leur laissant notamment le privilège du stationnement en voirie et de la maraude.<sup>261</sup>

## **Chapitre II. Le « Plan Taxi »**

Le Gouvernement Bruxellois a approuvé le « Plan Taxi » du ministre bruxellois Pascal Smet qui consiste en un « plan de transport rémunéré de personnes 2015-2019 » qui est né après plusieurs mois de concertation avec les chauffeurs, les exploitants, l'administration taxi ainsi que les représentants du secteur des taxis de différentes villes belges et étrangères.<sup>262</sup>

En effet, la législation actuelle étant devenue obsolète face à l'entrée de nouveaux acteurs grâce aux nouvelles technologies, des idées de réformes voient le jour à Bruxelles et c'est ce qui fait l'objet de ce « Plan Taxi » qui a pour ambition de moderniser et dynamiser le secteur des taxis qui est devenu essentiel pour les Bruxellois, mais aussi pour le tourisme.<sup>263</sup>

La note de principe en question vise un plan de réforme dans le secteur du transport rémunéré de personnes où une distinction est faite entre trois catégories : les taxis traditionnels, le secteur de location de limousines et les « *services de transport offerts comme activité complémentaire par des particuliers avec leur propre véhicule* ». <sup>264</sup> On comprend donc que par cette dernière catégorie, on vise plus particulièrement les plateformes numériques afin de les encadrer et de créer un cadre réglementaire particulier pour elles, inexistant jusqu'à présent.

L'accord précise que les services de taxis doivent être vus comme une alternative aux véhicules privés ainsi qu'un complément aux transports en commun étant donné que Bruxelles connaît un grand trafic et connaît beaucoup d'embouteillages.

Ce plan expose les mesures concrètes qui seront prises durant les prochaines années ainsi que certaines adaptations législatives.

---

<sup>261</sup> *Ibidem*, p. 8.

<sup>262</sup> Note de principe aux membres du Gouvernement de Bruxelles-Capitale, « Plan de transport rémunéré de personnes 2015-2019 ».

<sup>263</sup> *Ibidem*, p. 1.

<sup>264</sup> *Ibidem*.

Le plan vise tout d'abord cinq objectifs à suivre pour réformer le secteur du transport rémunéré de personnes<sup>265</sup> :

- Orientation client : le service se voudra plus abordable, avec le moins possible de risques d'abus. Outre la simplification des tarifs, l'installation d'un lecteur de carte de crédit dans les taxis, etc. Il y aura surtout une avancée technologique pour ce secteur : les taxis devront se raccorder à une application pour smartphone qui permettra aux clients d'évaluer le service, introduire des plaintes de manière plus aisée, etc.
- Mobilité : le système des taxis collectifs sera étendu.
- Le bien-être du chauffeur : axé sur la formation, le bien-être et la protection. La formation sera évaluée et revue si nécessaire, la féminisation du secteur recevra une attention particulière (sans précision de mesures spécifiques cependant) et un certificat d'excellence sera attribué aux chauffeurs qui exercent le métier depuis trois ans sans avoir fait l'objet d'une plainte ou d'un procès-verbal.
- La rentabilité du secteur sera favorisée en échange de plus de transparence et de fiabilité. On parle notamment de suppression de la taxe régionale, de la possibilité de faire de la pub dans les taxis selon certaines conditions, etc.
- La sécurité et la visibilité du service.

Le secteur des limousines sera aussi revu afin d'éviter que les véhicules enregistrés comme limousine n'effectuent des trajets de taxis clandestinement étant donné que cela constitue une concurrence déloyale vis-à-vis des taxis.<sup>266</sup>

Ce qui est le plus attendu dans ce plan est bien entendu la volonté de mettre en place un nouveau régime juridique général pour tous les services de transport rémunéré étant donné que tout le monde est à présent unanime sur la nécessité d'adapter le cadre légal en prenant en compte le développement des technologies. Le but est de mettre en place des conditions pour une concurrence loyale au sein du secteur et faire preuve d'équité.

En effet, le plan rappelle que Bruxelles a vu naître une série d'initiatives dans le secteur du transport rémunéré de personnes qui combine les principes de l'économie de partage avec des innovations technologiques, moins coûteux et avec un succès sans pareil. Cela contribue évidemment à la mobilité de Bruxelles, mais cela pose aussi des questions sur la réglementation sociale, fiscale ainsi que sur la concurrence envers les services existants. Le

---

<sup>265</sup> *Ibidem*, pp. 1-5.

<sup>266</sup> *Ibidem*, p. 5.

plan précise alors que la législation sociale doit être respectée et que l'activité en question ne peut être exécutée qu'à titre d'activité complémentaire.<sup>267</sup>

Le plan annonce donc que de nouvelles formes de transport rémunérées de personnes pourraient être autorisées afin de rendre le secteur plus attractif et réduire la pression routière. On ne connaît pas encore tous les détails de la réglementation sur ces nouveaux services, mais il y aura un minimum d'éléments qui sont présentés dans le plan.<sup>268</sup>

Pour pouvoir effectuer un tel service, les opérateurs des plateformes devront être reconnus par la Région bruxelloise (« agrégation »). Le nouveau cadre des taxis ne modifiera pas les privilèges auxquels les taxis ont droit (utilisation d'emplacements de taxis et de bus, le fait pour le taxi de pouvoir être hélé, service visible, etc.) et le service (ainsi que le prix) ne pourra être offert que via une application mobile. Le fournisseur de la plateforme sera également obligé de créer et alimenter un registre avec les noms des chauffeurs, leur voiture et les courses effectuées étant entendu que les services publics seront compétents pour consulter ce registre. On retrouve également la condition classique pour pouvoir rouler : avoir 21 ans et le permis de conduire depuis trois ans. La réglementation précisera en plus le volet social pour ces chauffeurs : les conditions de travail de ceux-ci seront analysées et le fournisseur de la plateforme ne pourra accepter que des chauffeurs inscrits en tant qu'indépendant complémentaire ou ceux qui sont considérés comme chauffeur de taxi. Au niveau des assurances, on se tourne aussi vers le fournisseur de la plateforme qui sera chargé d'assurer les clients et de la qualité des voitures inscrites sur la plateforme. Le fournisseur devra aussi fournir la possibilité aux clients de partager la course avec d'autres clients.<sup>269</sup>

Enfin, concernant les prix, le fournisseur de la plateforme aura la possibilité de les fixer de manière autonome sous respect de certaines conditions : information claire du client lors de l'inscription sur l'application, estimation du prix de la course avant d'accepter (si le prix est supérieur de 25%, la plateforme devra se justifier) et en fin de course le client recevra par mail diverses informations (nom du chauffeur, plaque de la voiture, trajet effectué, prix estimé et réellement payé, numéro et adresse mail de plainte de la région).<sup>270</sup>

---

<sup>267</sup> *Ibidem*, p. 6.

<sup>268</sup> *Ibidem*.

<sup>269</sup> *Ibidem*, pp. 6-7.

<sup>270</sup> *Ibidem*, p. 7.

À la fin du plan, un calendrier est proposé pour les réalisations à effectuer chaque année. Quant à l'étude du *numerus clausus*, il faudra attendre 2017 et la campagne d'information est prévue pour 2018.<sup>271</sup>

De cette façon, Uber pourrait entrer sur un marché de façon légale et encadrée.

### **Chapitre III. Taxation**

Au niveau fiscal, une réforme a déjà eu lieu dans le domaine de l'économie collaborative. En effet, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2017, un nouveau régime fiscal a été mis en place.<sup>272</sup> Le but de cette loi modificative est aussi de clarifier le statut des travailleurs indépendants. En effet, les personnes exerçant occasionnellement en Belgique une activité qui produit des revenus directs de par l'économie collaborative ne seront pas pour autant considérées comme des indépendants et donc un assujettissement au statut social des indépendants n'est pas nécessaire.<sup>273</sup>

Les revenus tirés des plateformes sont considérés comme des revenus divers. Grâce à la réforme, le taux d'imposition est diminué à 10% pour ces revenus pour autant que certaines conditions soient remplies. Premièrement, les services doivent être rendus à des personnes physiques qui agissent en dehors de leur activité professionnelle, un agrément est nécessaire pour les plateformes, le client doit payer pour la prestation de service par l'intermédiaire de la plateforme. Enfin, le montant de ces revenus est limité par année.<sup>274</sup> Si ces conditions ne sont pas respectées, alors on retombe sur le régime fiscal traditionnel concernant les revenus divers.

Avec cette réforme, la volonté était de donner un coup de pouce tant à l'entrepreneuriat qu'à cette nouvelle forme d'économie tout en minimisant les formalités. Un autre objectif était également de sortir de la zone grise par rapport à ces revenus et de créer une sécurité juridique fiscale, sociale et administrative.<sup>275</sup>

---

<sup>271</sup> *Ibidem*, pp. 8-9.

<sup>272</sup> Loi-programme du 1<sup>er</sup> juillet 2016, *M.B.*, 4 juillet 2016, p. 40970.

<sup>273</sup> Exposé des motifs du Projet de loi-programme du 2 juin 2016, *Doc. parl.*, Ch. repr., n° 54-1875/001, p. 12.

<sup>274</sup> Loi-programme du 1<sup>er</sup> juillet 2016, *M.B.*, 4 juillet 2016, p. 40970, art. 22, voir C.I.R. 1992, art. 37bis, §2.

<sup>275</sup> Exposé des motifs du Projet de loi-programme du 2 juin 2016, *Doc. parl.*, Ch. repr., n° 54-1875/001, p. 13.

## **Conclusion**

Comme on le voit à travers l'analyse de la réglementation des taxis et l'entrée d'Uber sur le marché, des rebondissements sont encore à prévoir étant donné que c'est un secteur en pleine mouvance. En effet, on remarque qu'en utilisant des bases légales préexistantes au phénomène Uber, des divergences d'interprétation apparaissent et peuvent remettre un système en cause étant donné que ces dispositions ne sont pas adaptées à cette problématique précise.

Même s'il y a des volontés d'adapter la législation et de faire des modifications, cela prendra plusieurs années pour arriver au bout de ce travail, temps durant lequel Uber sera toujours considéré comme violant la législation actuelle. Cependant, appliquer une législation existante à un nouveau « business model » pourrait avoir des effets négatifs notamment en ce qui concerne la situation des consommateurs.<sup>276</sup>

Des défis concernant la réglementation sont donc à lever et les business « peer-to-peer » pourraient réduire le besoin d'une réglementation traditionnelle telle que nous la connaissons. En effet, le système de P2P résout certains problèmes du marché d'une manière nouvelle tout en ayant la possibilité d'augmenter le bien-être des consommateurs, l'efficacité économique, la croissance, etc.<sup>277</sup>

Sur le plan des tarifs, il y a une distorsion de concurrence étant donné que les services de taxis doivent respecter la réglementation qui fixe les tarifs, mais à côté d'eux, Uber n'est pas soumis à une telle obligation. Une piste de réflexion pourrait être d'introduire pour plus de flexibilité dans la réglementation des tarifs en ce qui concerne les taxis afin d'essayer d'avoir une concurrence plus saine entre ces deux acteurs sur ce domaine, car sans rien faire, cela permet à Uber de pratiquer une concurrence plus agressive.<sup>278</sup>

Comme j'ai pu l'analyser, Uber a fait face à de nombreuses condamnations. Cependant, la société se défend et se diversifie dans un autre secteur que celui du transport de personnes. En effet, on entend de plus en plus parler d'« UberEats »<sup>279</sup>, société qui s'est spécialisée dans la

---

<sup>276</sup> D. STALLIBRASS et J. FINGLETON, « Regulation, Innovation, and Growth: Why Peer-to-Peer Businesses Should Be Supported », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°6, p. 418.

<sup>277</sup> *Ibidem*, p. 419.

<sup>278</sup> L. ESKENAZI, « The French Taxi Case: Where Competition Meets—and Overrides—Regulation », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2014, vol. 5, n°8, p. 554.

<sup>279</sup> <https://ubereats.com/brussels/>

livraison de repas à domicile. C'est aussi un phénomène qui s'étend et prend de l'ampleur dans différents pays et là aussi des questions de concurrence se posent étant donné que le service se fait via une plateforme nouvelle.

En effet, une adaptation de la législation est nécessaire et c'est bien souvent le cas au sujet des nouvelles technologies étant donné que ce n'était pas pris en compte auparavant. C'est d'autant plus nécessaire que le phénomène Uber prend, au fil de temps, de plus en plus d'ampleur et surtout chez les « jeunes ». J'ai pu le remarquer de par mon utilisation de l'application Uber et par mon entourage. La plupart des utilisateurs sont encore étudiants ou jeunes travailleurs (dans les grandes villes) et les principales raisons pour lesquelles ils préfèrent Uber sont en premier lieu le prix comparé à ceux des taxis, la rapidité de la commande d'un Uber et la facilité ainsi que l'amabilité des chauffeurs. En effet, il est extrêmement rare d'avoir à faire à un chauffeur désagréable, à une voiture dans un mauvais état ou à une conduite dangereuse en utilisant Uber étant donné qu'à la fin de chaque course, l'application mobile propose de noter le chauffeur. *A contrario*, il n'est pas possible de noter les chauffeurs de taxi et il est plus fréquent d'avoir de petits soucis avec ces derniers, que ce soit au niveau du prix, de la manière de conduire ou à propos de la propreté du véhicule, d'où les débats entre ces deux différents modèles.

Ce sujet n'a donc pas fini de faire parler de lui. En effet, le 11 mai dernier, l'Avocat Général Maciej Szpunar a donné son opinion dans une affaire impliquant Uber et l'Espagne en considérant qu'Uber devait être considéré comme une société de transport et non comme une simple plateforme numérique agissant comme intermédiaire au vu des services offerts.<sup>280</sup>

Une clarification est donc nécessaire à propos du statut d'Uber afin de pouvoir envisager des réformes, qu'elles concernent tant Uber que les taxis traditionnels afin d'offrir plus de sécurité juridique à ces acteurs, mais aussi aux consommateurs étant donné le cadre assez flou du moment.

---

<sup>280</sup> C.J.C.E., 11 mai 2017, (Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL), C-434/15, concl., Av. gén. M. SZPUNAR, points 39 et s., <http://curia.europa.eu/>.

## **Bibliographie**

### **Législation**

#### **EUROPÉENNE**

- Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
- Dir. (CE) n°2006/123 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006, relative aux services dans le marché intérieur, *J.O.U.E.*, L 376, du 27 décembre 2006, p. 36.
- Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

#### **BELGE**

#### **Réglementation**

- Code de droit économique, *M.B.*, 29 mars 2013, p. 19975.
- Loi-programme du 1er juillet 2016, *M.B.*, 4 juillet 2016, p. 40970.
- L. spéc. du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, *M.B.*, 14 janvier 1989, p. 667.
- L. spéc. du 8 août 1988 modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, *M.B.*, 13 août 1988, p. 11367.
- A. R. du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, *M.B.*, 9 décembre 1975, p. 15627.
- A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. 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.*, 12 janvier 2012, p. 1571.
- A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 26 août 2010 relatif à la fixation des tarifs applicables aux services de taxis, *M.B.*, 14 octobre 2010, p. 61546.
- A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 20 mars 2008 fixant les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 7 avril 2008, p. 18539.
- A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007, p. 23526.

- A. Gouv. Rég. Brux.-Cap. du 4 septembre 2003 fixant le nombre maximum 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, p. 48264.
- Ord. Rég. Brux.-Cap. du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 1<sup>er</sup> juin 1995, p. 15510.

### **Documents parlementaires**

- 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. 4.
- Projet de loi du 6 décembre 2012 introduisant le Code de droit économique, *Doc. parl.*, Ch. repr., sess. ord., 2012-2013, n°2543/001, exposé des motifs, commentaire de l'article II.3 du livre II du Code de droit économique.
- Proposition de résolution du parlement de la Région de Bruxelles-Capitale « visant à libéraliser le secteur du transport rémunéré de personnes en région Bruxelloise », sess. ord., 2015-2016, A-327/1.
- Exposé des motifs du Projet de loi-programme du 2 juin 2016, *Doc. parl.*, Ch. repr., n° 54-1875/001.

### **Doctrine**

#### **Doctrine générale**

- BUENDIA SIERRA J. L., *Exclusive rights and state monopolies under EC law: article 86 (formerly article 90) of the EC Treaty*, Oxford, Oxford university press, 1999.
- DE CORDT Y. et DE PIERPONT G., « Les libertés économiques dans le Code de droit économique », *J.T.*, 2014, pp. 711-715.
- DITTERT D., « Abus de position dominante : vers une approche plus « économique » ? », *R.A.E.*, 2012, liv. 1, pp. 197-205.
- EZRACHI A., *EU competition law : an analytical guide to the leading cases*, Oxford, Hart, 2014.
- GRYNFOGEL C., *Droit communautaire de la concurrence*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 2000.
- KARPENSCHIF M., *Droit européen des aides d'Etats*, Bruxelles, Bruylant, 2016.



- KEPPELLE J.-P., *Guide des aides d'État en droit communautaire : réglementation, jurisprudence et pratique de la commission*, Bruxelles, Bruylant, 1999.
- MICHEAU C., *Droit des aides d'État et des subventions en fiscalité : droit de l'Union européenne et de l'OMC*, Bruxelles, Larcier, 2013.
- NIHOUL P., *Les télécommunications en Europe : concurrence ou organisation de marché ?*, Louvain-la-Neuve, Presses universitaires de Louvain, 2004.
- SMITS C., « La notion d'avantage et le critère de « l'opérateur en économie de marché » » in *Aides d'État*, Bruxelles, Editions de l'université de Bruxelles, 2005.
- VERLOREN W. VAN THEMAAT et REUDER B., *European competition law : a case commentary*, Northampton, Elgar, 2015.
- WHISH R. et BAILEY D., *Competition law*, Oxford, Oxford university press, 2015.

### Doctrine spécifique

- AYAL A., « Is Monopoly Really Unfair? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2014, vol. 5, n°6, pp. 386-392.
- DE RIDDER E., « Tijd voor de sharing economy? », *Juristenkrant*, 2015, liv. 305, pp. 12-13.
- ESKENAZI L., « The French Taxi Case: Where Competition Meets—and Overrides—Regulation », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2014, vol. 5, n°8, pp. 551-556.
- KING S. P., « Sharing Economy: What Challenges for Competition Law? », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°10, pp.729-734.
- LOUGHER G., KALMANOWICZ S., « EU Competition Law in the Sharing Economy », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°2, pp. 87-102.
- NEYRINCK N., « Taxis bruxellois : Uber garde un pied dans la porte », note sous Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4, pp. 475-478.
- PETIT N., « Uber, concurrent déloyal ou champion libérateur de l'économie du partage? », *Rev. Dr. ULg.*, 2015, liv. 3.
- RENDERS D. et DE VALKENEER D., « Un taxi nommé UBER - Ou faut-il réformer le cadre normatif bruxellois sur les taxis? », *C. D. P. K.*, 2015, liv. 4, pp. 482-508.

- STALLIBRASS D. et FINGLETON J., « Regulation, Innovation, and Growth: Why Peer-to-Peer Businesses Should Be Supported », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2016, vol. 7, n°6, pp. 414-419.
- ZIMMER D., « Digital Markets: New Rules for Competition Law », *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, vol. 6, n°9, pp. 627-628.

#### SITES INTERNET

- <https://www.uber.com/fr/our-story/> (5 octobre 2016)
- <https://www.uber.com/fr/legal/terms/be/> (10 novembre 2016)
- <http://www.emulation-innovation.be/2014/05/> (10 novembre 2016)
- <http://www.emulation-innovation.be/uber-2-droit-de-la-concurrence-et-concurrence-deloyale-feat-fabienne-vande-meerssche/>
- N. Kroes, *Crazy court decision to ban Uber in Brussels*, 15 avril 2014, [http://ec.europa.eu/archives/commission\\_2010-2014/kroes/en/content/crazy-court-decision-ban-uber-brussels-show-your-anger.html](http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kroes/en/content/crazy-court-decision-ban-uber-brussels-show-your-anger.html) (2 novembre 2016).
- <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/l-urssaf-poursuit-uber-pour-requalifier-ses-chauffeurs-en-salaries-571389.html>.
- <https://ubereats.com/brussels/>.

#### Divers

- 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.
- XXVI<sup>e</sup> rapport sur la politique de concurrence 1996, Commission européenne, Office des publications des Communautés européennes, 1997, n°166 et s.
- OCDE (2007), La (dé)réglementation du secteur des taxis, Table ronde 133, Paris.
- Note de principe aux membres du Gouvernement de Bruxelles-Capitale, « Plan de transport rémunéré de personnes 2015-2019 ».

## **Jurisprudence**

### **Européenne**

- C.J.C.E., 11 mai 2017, (Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL), C-434/15, concl., Av. gén. M. SZPUNAR, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.U.E., 27 octobre 2016 (Uber Belgium c. Taxi Radio Bruxellois), C-526/15, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.U.E., 15 octobre 2015 (Grupo Itevelesa e.a. c. Generalidad de Cataluña), C-168/14, <http://curia.europa.eu/>, concl., Av. gén. M. NILS WAHL.
- C.J.U.E., 14 janvier 2015 (Eventech Ltd c. Parking Adjudicator), C-518/13, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.U.E., 17 juillet 2014 (Commission c. DEI), C-533/12, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.U.E., 22 octobre 2013 (Staat der Nederlanden c. Essent e.a.), C-105/12, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.U.E., 8 mai 2013 (Libert e.a. c. Gouvernement flamand), C-197/11, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.U.E., 22 janvier 2013 (Sky Österreich GmbH c. Österreichischer Rundfunk), C-283/11, <http://curia.europa.eu/>.
- C.J.C.E., 3 mars 2011 (AG2R Prévoyance c. Beaudout Père et Fils SARL), C-437/09, *Rec.*, 2011, p. I-973.
- C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec.*, 2010, p. I-13927.
- C.J.U.E., 22 décembre 2010 (Yellow Cab Verkehrsbetrieb GmbH c. Landeshauptmann von Wien), C-338/09, *Rec.*, 2010, p. I-13927, concl. Av. gén. PEDRO CRUZ VILLALÓN.
- C.J.U.E., 18 novembre 2010 (Commission c. Portugal), C-458/08, *Rec.*, 2010, p. I-11599.
- C.J.U.E., 11 mars 2010 (Attanasio Group c. Comune di Carbognano), C-384/08, *Rec.*, 2010, p. I-2055.
- C.J.C.E., 22 octobre 2009 (Commission c. Portugal), C-438/08, *Rec.*, 2009, p. I-10219.

- C.J.C.E., 10 septembre 2009 (Akzo Nobel e.a. c. Commission), C-97/08, *Rec.*, 2009, p. I-8237.
- C.J.C.E., 10 février 2009 (Commission c. Italie), C-110/05, *Rec.*, 2009, p. I-519.
- C.J.C.E., 1<sup>er</sup> juillet 2008 (MOTOE c. Elliniko Dimosio), C-49/07, *Rec.*, 2008, p. I-4863.
- C.J.C.E., 29 novembre 2007 (Commission c. Autriche), C-393/05, *Rec.*, 2007, p. I-10195.
- C.J.C.E., 20 septembre 2007 (Commission c. Pays-Bas), C-297/05, *Rec.*, 2007, p. I-7467.
- C.J.C.E., 13 septembre 2007 (Commission c. Italie), C-260/04, *Rec.*, 2007, p. I-7083.
- C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421.
- C.J.C.E., 5 décembre 2006 (Cipolla c. Portolese), C-94/04, *Rec.*, 2006, p. I-11421, concl. Av. gén. M. M. Poiares Maduro.
- C.J.C.E., 11 juillet 2006 (FENIN c. Commission), C-205/03, *Rec.*, 2006, p. I-6295.
- C.J.C.E., 30 mars 2006 (Servizi Ausiliari Dottori Commercialisti c. Giuseppe Calafiori), C-451/03, *Rec.*, 2006, p. I-2941.
- C.J.C.E., 10 janvier 2006 (Ministero dell'Economia e delle Finanze c. Cassa di Risparmio di Firenze e.a.), C-222/04, *Rec.*, 2006, p. I-289.
- C.J.C.E., 21 juillet 2005 (Administración del Estado c. Xunta de Galicia), C-71/04, *Rec.*, 2005, p. I-7419.
- C.J.C.E., 28 juin 2005 (Dansk Rørindustri e.a. c. Commission), C-189/02, *Rec.*, 2005, p. I-5425.
- C.J.C.E., 17 mars 2005 (Kranemann c. Land Nordrhein-Westfalen), C-109/04, *Rec.*, 2005, p. I-2421.
- C. J. U.E., 13 novembre 2003 (Lindman), C-42/02, *Rec.*, 2003, p. I-13519.
- C.J.C.E., 9 septembre 2003 (CIF c. Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato), C-198/01, *Rec.*, 2003, p. I-8055.
- C.J.C.E., 4 mars 2003 (FENIN c. Commission), T-319/99, *Rec.*, 2003, p. II-357.
- C.J.C.E., 16 janvier 2003 (Commission c. Italie), C-388/01, *Rec.*, 2003, p. I-721.
- C.J.C.E., 24 octobre 2002 (Aéroports de Paris c. Commission), C-82/01, *Rec.*, 2002, p. I-9297.

- C.J.C.E., 19 septembre 2002 (Espagne c. Commission), C-113/00, *Rec.*, 2002, p. I-7601.
- C.J.C.E., 7 mars 2002 (Italie c. Commission), C-310/99, *Rec.*, 2002, p. I-2289.
- C.J.C.E., 19 février 2002 (Wouters e.a. c. Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten), C-309/99, *Rec.*, 2002, p. I-1577.
- C.J.C.E., 19 février 2002 (Arduino c. Dessi), C-35/99, *Rec.*, 2002, p. I-1529.
- C.J.C.E., 25 octobre 2001 (Ambulanz Glöckner c. Landkreis Südwestpfalz), C-475/99, *Rec.*, 2001, p. I-8089.
- C.J.C.E., 25 octobre 2001 (Ambulanz Glöckner c. Landkreis Südwestpfalz), C-475/99, *Rec.*, 2001, p. I-8089, concl. Av. gén. M. F. G. JACOBS.
- C.J.C.E., 12 septembre 2000 (Pavlov c. Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten), C-180/98, *Rec.*, 2000, p. I-6451.
- C.J.C.E., 23 mai 2000 (Sydhavnens Sten & Grus c. Københavns Kommune), C-209/98, *Rec.*, 2000, p. I-3743.
- C.J.C.E., 30 mars 2000 (Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali c. Commission), T-513/93, *Rec.*, 2000, p. II-1807.
- C.J.C.E., 21 septembre 1999 (Albany c. Stichting Bedrijfspensioenfonds Textielindustrie), C-67/96, *Rec.*, 1999, p. I-5751.
- C.J.C.E., 25 juin 1998 (Dusseldorp c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), C-203/96, *Rec.*, 1998, p. I-4075.
- C.J.C.E., 25 juin 1998 (Dusseldorp c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), C-203/96, *Rec.*, 1998, p. I-4075, concl. Av. gén. M. F. G. JACOBS.
- C.J.C.E., 18 juin 1998 (Commission c. Italie), C-35/96, *Rec.*, 1998, p. I-3851.
- C.J.C.E., 11 décembre 1997 (Job Centre), C-55/96, *Rec.*, 1997, p. I-7119.
- C.J.C.E., 23 octobre 1997 (Commission c. Espagne), C-160/94, *Rec.*, 1997, p. I-5851.
- C.J.C.E., 23 octobre 1997 (Commission c. Pays-Bas), *Rec.*, 1997, p. I-5699, concl. Av. gén. M. GEORGES COSMAS.
- C.J.C.E., 17 juillet 1997 (GT-Link c. De Danske Statsbaner), C-242/95, *Rec.*, 1997, p. I-4449.
- C.J.C.E., 5 juin 1997 (SETTG c. Ypourgos Ergasias), C-398/95, *Rec.*, 1997, p. I-3091.
- C.J.C.E., 26 septembre 1996 (France c. Commission), C-241/94, *Rec.*, 1996, p. I-4551.
- C.J.C.E., 11 juillet 1996 (SFEI e.a. c. La Poste), C-39/94, *Rec.*, 1996, p. I-3547.

- C.J.U.E., 30 novembre 1995 (Gebhard c. Consiglio dell'Ordine degli Avvocati e Procuratori di Milano), C-55/94, *Rec.*, 1995, p. I-4165.
- C.J.C.E., 5 octobre 1995 (Centro Servizi Spediporto c. Spedizioni Marittima del Golfo), C-96/94, *Rec.*, 1995, p. I-2883.
- C.J.C.E., 5 octobre 1994 (Centre d'insémination de la Crespelle c. Coopérative de la Mayenne), C-323/93, *Rec.*, 1994, p. I-5077.
- C.J.C.E., 9 juin 1994 (Allemagne c. Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft), C-153/93, *Rec.*, 1994, p. I-2517.
- C.J.C.E., 15 mars 1994 (Banco Exterior de España c. Ayuntamiento de Valencia), C-387/92, *Rec.*, 1994, p. I-877.
- C.J.C.E., 17 novembre 1993 (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr c. Reiff), C-185/91, *Rec.*, p. I-5801.
- C.J.C.E., 19 mai 1993 (Corbeau), C-320/91, *Rec.*, 1993, p. I-2533.
- C.J.C.E., 31 mars 1993 (Kraus c. Land Baden-Württemberg), *Rec.*, 1993, p. I-1663.
- C.J.C.E., 2 juillet 1992 (Dansk Pelsdyravlerforening c. Commission), T-61/89, *Rec.* 1992, p. II-1931.
- C.J.C.E., 25 juillet 1991 (Säger c. Dennemeyer), C-76/90, *Rec.*, 1991, p. I-4221.
- C.J.C.E., 25 juillet 1991 (Gouda e.a. c. Commissariaat voor de Media), C-288/89, *Rec.*, 1991, p. I-4007.
- C.J.C.E., 23 avril 1991 (Höfner et Elser c. Macrotron GmbH), C-41/90, *Rec.*, 1991, p. I-1979.
- C.J.C.E., 21 mars 1990 (Belgique c. Commission), C-142/87, *Rec.*, 1990, p. I-959.
- C.J.C.E., 11 avril 1989 (Ahmed Saad c. Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs), C-66/86, *Rec.*, 1989, p. 803.
- C.J.C.E., 21 septembre 1988 (Van Eycke c. ASPA), C-267/86, *Rec.*, 1988, p. 4769.
- C.J.C.E., 3 décembre 1987 (BNIC c. Aubert), C-136/86, *Rec.*, 1987, p. 4789.
- C.J.C.E., 1<sup>er</sup> octobre 1987 (Vlaamse Reisbureaus c. Sociale Dienst), C-311/85, *Rec.*, 1987, p. 3801.
- C.J.C.E., 22 septembre 1979 (Eridania e.a.), C-20/78, *Rec.*, 1979, p. 2749.
- C.J.C.E., 14 février 1978 (United Brands c. Commission), C-27/76, *Rec.*, 1978, p. 207.
- C.J.C.E., 16 novembre 1977 (GB-Inno-BM c. ATAB), C-13/77, *Rec.*, 1977, p. 2115.
- C.J.C.E., 2 juillet 1974 (Italie c. Commission), C-173/73, *Rec.*, 1974, p. 709.
- C.J.C.E., 14 mai 1974 (Nold c. Commission), C-4/73, *Rec.*, 1974, p. 491.

- C.J.C.E., 13 juillet 1972 (Commission c. Italie), C-48/71, *Rec.*, 1972, p. 529.

### **Belgique**

- Cass., 4 mai 1988, *Pas.*, 1988, I, p. 1071.
- C. const., 24 septembre 2015, n°129/2015, *C.R.A.*, 2015, liv. 5-6, p. 66.
- C. const., 8 mars 2012, n°40/2012, *T.V.W.*, 2012, liv. 2, p. 137.
- C. const., 8 mars 2012, n°40/2012, *T.V.W.*, 2012, liv. 2, p. 137.
- Gand, 25 septembre 2012, *L.R.B.*, 2012, liv. 4, p. 51.
- Comm. Bruxelles (cess.) (ch. fr.), 31 mars 2014, R.G. n°A/14/01645, [www.jura.be](http://www.jura.be).
- Comm. Bruxelles (cess.) (néerl.), 23 septembre 2015, *R.D.I.R.*, 2015, liv. 4.
- Pol. Bruxelles (20<sup>ème</sup> ch.), 4 mai 2015, *C.R.A.*, 2015, liv. 3.

### **France**

- Cour d'appel de Paris, 7 décembre 2015.
- Tribunal de grande instance de Paris, 9 juin 2016.
- Tribunal correctionnel de Lille, 17 mars 2016.

### **Espagne**

- Madrid, tribunal de commerce, 2014 (association madrilène des taxis c. Uber Technologies Inc).

### **Italie**

- Tribunal de Milan, section commerce, 25 mai 2015 (Taxiblu S.C. e.a. c. Uber international et Uber Italie).

### **Angleterre**

- Tribunal du travail de Londres, 28 octobre 2016 (Aslam et Farrar c. Uber e.a.), n°2202551/2015.

### **États-Unis**

- State of California, Labor Commissioner, *Barbara Berwick v. Uber Technologies Inc.*, n°11-46739 EK, 3 juin 2015.

## Table des matières

Introduction .....	1
Partie I. Fonctionnement d’Uber, historique et différence avec l’économie de partage .....	4
Chapitre I. Histoire et fonctionnement d’Uber.....	4
Chapitre II. Économie de partage.....	6
Partie II. Législation nationale et monopole des taximan .....	8
Chapitre I. Législation nationale .....	8
Chapitre II. Monopole des taxis .....	11
Section I. Portée de l’article 106(1) TFUE.....	11
Section II. Droits spéciaux et exclusifs .....	12
Section III. La notion d’exclusivité.....	13
Section IV. La notion d’entreprise et d’activité économique.....	14
Section V. La notion de mesure .....	15
Partie III. La conformité du monopole des taxis au regard du droit européen.....	16
Chapitre I. Coopération loyale, ententes et abus de position dominante.....	16
Section I. Coopération loyale des États membres .....	16
Section II. Les ententes.....	18
Section III. Abus de position dominante .....	21
Section IV. Service d’intérêt économique général .....	23
Chapitre II. Aides d’État .....	25
Section I. Article 107, §1 <sup>er</sup> TFUE.....	25
Section II. Notion d’aide d’état et utilisation des bandes de bus par les taxis.....	28
Section III. Notion d’aide d’état et <i>numerus clausus</i> imposé par la réglementation bruxelloise ..	30
Chapitre III. La libre prestation des services et la liberté d’établissement.....	30
Section I. Libre prestation des services .....	30
Section II. La liberté d’établissement.....	33
Chapitre IV. La liberté professionnelle .....	35
Partie IV. Jurisprudence concernant « Uber ».....	37
Chapitre I. En Europe.....	37
Section I. Belgique .....	37
§1er. Jugement du tribunal de commerce du 31 mars 2014 .....	37
§2. Jugement du tribunal de police du 4 mai 2015.....	39
§3. Jugement du tribunal de commerce du 23 septembre 2015.....	42



Section II. France .....	44
§1 <sup>er</sup> . Cour d'appel de Paris, arrêt du 7 décembre 2015.....	45
§2. Tribunal de grande instance de Paris, 9 juin 2016.....	46
§3. Tribunal correctionnel de Lille, 17 mars 2016 .....	46
Section III. Espagne .....	46
Section IV. Italie.....	48
Section V. Royaume-Uni.....	50
Chapitre II. En dehors de l'Europe.....	51
Partie V. Vers une réforme de la législation applicable ? .....	52
Chapitre I. La proposition de résolution.....	52
Chapitre II. Le « Plan Taxi ».....	54
Chapitre III. Taxation.....	57
Conclusion.....	58
Bibliographie .....	60
Législation .....	60
Doctrines .....	61
Doctrines générales .....	61
Doctrines spécifiques.....	62
Divers .....	63
Jurisprudence.....	64
Européenne.....	64
Belgique.....	68
France .....	68
Espagne .....	68
Italie.....	68
Angleterre.....	68
États-Unis .....	68
Table des matières .....	69