

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 219.897 du 21 juin 2012

A. 200.214/XV-1521

En cause :

1. l'a.s.b.l. TAXIS UNITED,
2. l'a.s.b.l. ASSOCIATION DES TAXIS BRUXELLOIS,
3. la s.p.r.l. B. CLEANING SERVICES,
4. la s.p.r.l. BENTAX,
5. la s.p.r.l. B.H.M.R.,
6. la s.p.r.l. BHRM,
7. la s.p.r.l. BODART & ASSOCIÉS,
8. la s.p.r.l. BUSINESS MIVEH,
9. la s.p.r.l. CABS 1030,
10. la s.p.r.l. DIAS,
11. la s.p.r.l. FIDELE,
12. la s.p.r.l. FYLRA,
13. la s.p.r.l. GEKATAX,
14. la s.p.r.l. KARA,
15. la s.p.r.l. KURD-I,
16. la s.p.r.l. L&S,
17. la s.p.r.l. MAJDI,
18. la s.p.r.l. MANTA,
19. la s.p.r.l. MARBEL,
20. la s.p.r.l. MILTOTAX,
21. la s.p.r.l. RABSI,
22. la s.p.r.l. SABEL,
23. la s.p.r.l. SADEGH,
24. la s.p.r.l. SALIMA,
25. la s.p.r.l. SELINE,
26. la s.p.r.l. TAXIRIS,
27. la s.p.r.l. TWI-CIT,
28. la s.c.r.l. AZA,
29. la s.c.r.l. DENA,
30. la s.c.r.l. HALUI-TAX,
31. la s.c.r.l. HATAX,
32. la s.c.r.l. L'AUORE,
33. la s.c.r.l. NIOUCHA,
34. la s.c.r.l. TAXIS CHALKIS,
35. la s.c.r.l. TAXI GHISLAIN,
36. la s.c. LANGLICHE,
37. la s.c.r.i. MOHAMMAD,
38. la s.c.r.i. SHAHZAD,
39. la s.c.s. ARAMAK,
40. la s.c.s. BAHRI-MESSAOUD & Cie,
41. la s.c.s. IMAN,
42. la s.c.s. MAJID,
43. la s.c.s. MICHEL,
44. la s.c.s. NASSIM,
45. la s.c.s. TAXI TSATSAKIS & Cie,
46. TSIOURLIS Dimos,
47. LEMONAKIS Georgios,
48. DERDIKI Mohamed,
49. AZZOUZI Mostapha,
50. AHROUCH Mohamed,

**51. OZKAN Fikri,
52. BASSADAH Ayed,
53. REKIEK Abdelkader,
54. TOMELAKOF Michel,
55. NUKRI Mohyddine,
56. HABIBI Driss,**

ayant élu domicile chez
Me R. FONTEYN, avocat,
rue de Florence 13
1000 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,

ayant élu domicile chez
Me J.-P. LAGASSE, avocat,
place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles.

LE CONSEIL D'ÉTAT, XV^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 13 mai 2011 par l'a.s.b.l. TAXIS UNITED, l'a.s.b.l. ASSOCIATION DES TAXIS BRUXELLOIS, la s.p.r.l. B. CLEANING SERVICES, la s.p.r.l. BENTAX, la s.p.r.l. B.H.M.R., la s.p.r.l. BHRM, la s.p.r.l. BODART & ASSOCIÉS, la s.p.r.l. BUSINESS MIVEH, la s.p.r.l. CABS 1030, la s.p.r.l. DIAS, la s.p.r.l. FIDELE, la s.p.r.l. FYLRA, la s.p.r.l. GEKATAX, la s.p.r.l. KARA, la s.p.r.l. KURD-I, la s.p.r.l. L&S, la s.p.r.l. MAJDI, la s.p.r.l. MANTA, la s.p.r.l. MARBEL, la s.p.r.l. MILTOTAX, la s.p.r.l. RABSI, la s.p.r.l. SABEL, la s.p.r.l. SADEGH, la s.p.r.l. SALIMA, la s.p.r.l. SELINE, la s.p.r.l. TAXIRIS, la s.p.r.l. TWI-CIT, la s.c.r.l. AZA, la s.c.r.l. DENA, la s.c.r.l. HALUI-TAX, la s.c.r.l. HATAX, la s.c.r.l. L'AUORE, la s.c.r.l. NIOUCHA, la s.c.r.l. TAXIS CHALKIS, la s.c.r.l. TAXI GHISLAIN, la s.c. LANGLICHE, la s.c.r.i. MOHAMMAD, la s.c.r.i. SHAHZAD, la s.c.s. ARAMAK, la s.c.s. BAHRI-MESSAOUD & Cie, la s.c.s. IMAN, la s.c.s. MAJID, la s.c.s. MICHEL, la s.c.s. NASSIM, la s.c.s. TAXI TSATSAKIS & Cie, Dimos TSIURLIS, Georgios LEMONAKIS, Mohamed DERDIKI, Mostapha AZZOUZI, Mohamed AHROUCH, Fikri OZKAN, Ayed BASSADAH, Abdelkader REKIEK, Michel TOMELAKOF, Mohyddine NUKRI, et Driss HABIBI, en ce qu'elle tend à l'annulation de «l'arrêté du 3 mars 2011 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et fixant la nouvelle identité visuelle des véhicules de taxi, et de son annexe»;

Vu l'arrêt n° 214.640 du 14 juillet 2011 rejetant la demande de suspension et réservant les dépens;

Vu la demande de poursuite de la procédure introduite par les parties requérantes le 3 août 2011;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu le rapport de M. Chr. AMELYNCK, premier auditeur au Conseil d'État;

Vu la notification du rapport aux parties, la lettre valant dernier mémoire de la partie adverse et le dernier mémoire des parties requérantes;

Vu l'ordonnance du 3 avril 2012, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 24 avril 2012 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, M. I. KOVALOVSKY, conseiller d'État;

Entendu, en leurs observations, Me R. FONTEYN, avocat, comparaisant pour les parties requérantes, et Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaisant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. Chr. AMELYNCK, premier auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les éléments utiles à l'examen de la requête ont été exposés dans l'arrêt n° 214.640 précité;

Considérant que la partie adverse fait valoir que l'acte attaqué impose des obligations aux exploitants de services de taxis, responsables des caractéristiques des véhicules qu'ils exploitent, et non aux chauffeurs de taxis ou à d'autres personnes physiques ou morales œuvrant dans le secteur du transport rémunéré de personnes; qu'elle écrit que l'a.s.b.l. Taxis United, l'a.s.b.l. Association des taxis bruxellois ainsi que Michel Tomelakof, qui est exclusivement chauffeur de taxi, n'ont pas la qualité d'exploitant de services de taxis; qu'elle ajoute que l'objet social de la première citée vise l'amélioration du niveau social et professionnel de ses membres et particulièrement des chauffeurs de taxis et, pour le surplus, la garantie

d'un service de qualité aux usagers, et que l'acte attaqué ne pourrait porter atteinte à pareil objet social;

Considérant que les parties requérantes répliquent que «les associations sans but lucratif Taxis United et Association des taxis bruxellois ont qualité et intérêt à solliciter l'annulation de l'acte attaqué dès lors que ce dernier affecte directement et spécifiquement leurs objets sociaux respectifs»; qu'elles exposent à nouveau cette thèse dans le dernier mémoire;

Considérant que l'arrêté attaqué a pour objet de modifier l'identité visuelle des véhicules de taxi; qu'il s'en déduit que les exploitants de services de taxis, qui devront se conformer à cette réglementation, ont intérêt à en demander l'annulation; qu'en revanche, tel n'est pas le cas des chauffeurs, qui n'en sont pas les destinataires; que les associations dont l'objet social consiste à défendre les intérêts collectifs des exploitants de services de taxis ont également intérêt au recours; qu'en vertu du principe de la spécialité des personnes morales, l'objet social doit être défini de manière suffisamment précise pour établir que l'objet du recours intéresse directement et spécifiquement le groupement concerné;

Considérant qu'aux termes de l'article 3, alinéa 1^{er}, de ses statuts, l'a.s.b.l. Association des taxis bruxellois «a pour objet l'étude, la protection, la défense, la sécurité, la représentation, et le développement des intérêts professionnels des chauffeurs de taxis bruxellois, des exploitants et de la clientèle»; qu'un tel objet lui confère un intérêt spécifique, qui ne se confond pas avec la poursuite de l'intérêt général, en vue de demander l'annulation du règlement attaqué;

Considérant que l'objet social de l'a.s.b.l. Taxis United est défini comme suit par l'article 3 de ses statuts:

«En vue de participer au développement et à l'amélioration du niveau professionnel de la profession des transporteurs agréés, et aussi à l'amélioration de l'image de la fonction au sein de notre société, l'A.S.B.L. Taxis United a établi les objectifs clés suivants:

- l'amélioration du niveau social et professionnel de ses membres tout particulièrement les chauffeurs, les exploitants et leurs familles;
- Défendre les droits des membres dans l'exercice de leur profession de chauffeur de taxi en particulier et soutenir les actions visant à renforcer la défense des droits humains en général;
- Promouvoir la communication entre les chauffeurs et l'administration de la Région de Bruxelles-Capitale;
- Offrir des espaces de rencontres interprofessionnelles;
- Défendre les valeurs et les activités qui favorisent le développement optimal de la profession;
- Faire respecter les tarifs (respect du prix affiché sur le taximètre);
- Encourager les chauffeurs et les exploitants à garantir un service de qualité aux usagers, comme par exemple l'état du véhicule, le respect des itinéraires, l'honnêteté, *etc.*;

- Promouvoir et développer les activités socioculturelles, notamment l'organisation de fêtes, de rencontres, d'expositions, de conférences, de foires, de compétitions sportives et de spectacles;

- Créer la cohésion et les liens de solidarité entre les membres»;

qu'en tant qu'il comprend la défense des «droits des membres», l'objet social de l'association précitée concerne les chauffeurs de taxis et non les exploitants de services de taxis; qu'il en résulte que l'association concernée serait recevable à défendre les intérêts collectifs des chauffeurs de taxis, lesquels ne sont pas lésés par le règlement attaqué, mais non ceux des exploitants; que, pour le reste, l'objet social est défini en des termes trop larges, eu égard au principe de la spécialité des personnes morales, pour que puisse être établie l'existence, dans le chef de cette partie requérante, d'un intérêt spécifique à l'annulation du règlement attaqué, laquelle ne serait pas de nature à servir les objectifs énoncés dans la disposition précitée; que le recours est irrecevable en tant qu'il est introduit par l'a.s.b.l. Taxis United;

Considérant que ni le mémoire en réplique ni le dernier mémoire ne contredisent l'affirmation, contenue dans le mémoire en réponse, selon laquelle Michel Tomelakof exerce exclusivement la profession de chauffeur de taxi; qu'il en résulte qu'il n'est pas exploitant d'un service de taxi et qu'il ne dispose donc pas d'un intérêt personnel et direct au recours, lequel est irrecevable en tant qu'il est introduit par ce requérant;

Considérant, d'office, que le recours est irrecevable en tant qu'il est introduit par la s.p.r.l. MAJDI, la s.p.r.l. MARBEL, la s.p.r.l. SABEL, la s.c.r.l. L'AUORE, la s.c. LANGLICHE, la s.c.s. BAHRI-MESSAOUD & Cie et la s.c.s. NASSIM, lesquelles ne produisent pas les documents nécessaires pour vérifier que la décision d'agir en justice a, en ce qui les concerne, été prise conformément à leurs statuts, par un organe régulièrement composé de personnes dont la qualité est opposable aux tiers;

Considérant, également d'office, que, s'agissant des cinq parties requérantes suivantes, la décision d'agir en justice n'a pas été prise conformément à leurs statuts;

que les statuts de la s.p.r.l. BODART & ASSOCIÉS disposent que «le gérant agissant seul s'il est gérant unique et les gérants agissant conjointement s'ils sont deux ou plusieurs, représentent la société»; qu'il apparaît des publications aux annexes du *Moniteur belge* jointes à la requête que cette société est dotée de deux gérants, qui sont Didier Bodart et Véronique Saeys, alors que la décision d'agir n'est signée que par Didier Bodart;

que les statuts de la s.c.r.l. HATAX disposent que «la société est administrée par un conseil d'administration composé de deux membres au moins» qui «est investi

des pouvoirs les plus étendus pour faire tous les actes de gestion et de disposition rentrant dans le cadre de l'objet social»; qu'il apparaît des publications aux annexes du *Moniteur belge* jointes à la requête que cette société est dotée de deux administrateurs, qui sont Brahim Zenfour et Ahmed Hadir, alors que la décision d'agir n'est signée que par Brahim Zenfour;

que les statuts de la s.c.r.l. NIOUCHA disposent que «la société est valablement représentée dans tous les actes y compris [...] en justice, par l'administrateur unique, par deux administrateurs, par l'administrateur-délégué ou, s'ils sont plusieurs, par l'un d'eux»; que la décision d'agir est signée par Mahmood Mohammad; que les documents joints à la requête ne permettent pas d'établir que cette personne a la qualité d'administrateur ou d'administrateur-délégué;

que les statuts de la s.c.r.l. TAXIS CHALKIS disposent que «la société est administrée par un ou plusieurs gérants» (art. 20); que, lors de la publication de ces statuts aux annexes du *Moniteur belge*, le seul gérant désigné était Théodoros Krokos; qu'aucun document joint à la requête ne fait état d'un changement de gérant, alors que la décision d'agir est signée, non pas par Théodoros Krokos, mais par Mohammed Gheris;

que les statuts de la s.c.r.l. TAXI GHISLAIN disposent que «la société est administrée par un gérant» (art. 16) et que ce dernier «représente la société à l'égard des tiers et en justice» (art. 21); que lors de la publication de ces statuts aux annexes du *Moniteur belge*, le gérant désigné était Olivier Ghislain; qu'une publication aux annexes du *Moniteur belge* jointe à la requête fait état de ce que la démission du prénommé a été acceptée à dater du 31 mars 2005; qu'aucun document joint à la requête ne permet d'identifier la personne qui a ensuite été nommée en qualité de gérant; que la décision d'agir est par ailleurs signée par Bernard Ghislain;

que la requête est irrecevable en tant qu'elle est introduite par les cinq parties requérantes précitées;

Considérant qu'un premier moyen est pris de «la violation des articles 10, 11 et 16 de la Constitution, de la violation de l'article 1^{er} du Premier protocole additionnel à la Convention [...] de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, de la violation de l'article 14 de [la même Convention], de la violation de l'article 544 du Code civil, de la violation du principe d'égalité des usagers du service public et de la violation du principe d'égalité devant les charges publiques»; que les parties requérantes soutiennent en substance que l'acte attaqué crée une discrimination entre les exploitants de services de taxis qui sont propriétaires de véhicules de couleur blanche et ceux qui sont propriétaires de véhicules de couleur noire, dès lors que les premiers sont autorisés à utiliser leurs véhicules tant qu'ils sont conformes aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 2007 précité, alors que les seconds doivent équiper leurs véhicules du dispositif prévu dans

l'acte attaqué dans les six mois de l'entrée en vigueur de celui-ci; qu'elles dénoncent également une discrimination entre les exploitants propriétaires de véhicules récents et ceux qui sont propriétaires de véhicules «en fin de vie», dès lors que la moins-value subie par les seconds est amortissable sur une durée plus courte que celle subie par les premiers, ce qui est financièrement moins avantageux; qu'elles estiment que ces différences de traitement ne sont pas raisonnables et qu'elles ne sont pas proportionnées à l'objectif poursuivi par l'autorité;

qu'en réplique, elles font valoir que «le faible nombre de taxis de couleur blanche ne justifie pas, par principe, qu'une discrimination soit opérée entre les exploitants» et qu'«il n'est ni raisonnable ni proportionné de distinguer les exploitants au regard de la mesure transitoire en cause, puisque l'ensemble de ces derniers auraient légitimement dû en bénéficier»; qu'elles estiment par ailleurs que la pose des dispositifs d'identification prévus, même lorsqu'ils sont magnétiques, entraînera une altération de la carrosserie du véhicule concerné, «d'où charge financière pour sa remise à neuf, ou dépréciation du véhicule en cas de revente»; qu'elles exposent «qu'un véhicule en fin d'utilisation de taxi n'est pas nécessairement un véhicule en fin de vie», de telle manière que sa valeur de reprise «est une donnée économique tout à fait significative»; qu'elles en déduisent que l'arrêté attaqué leur causera une perte financière si les véhicules qu'elles utilisent sont de couleur noire; qu'elles estiment qu'il aurait été possible de faire en sorte que cette charge soit égale pour tous les exploitants de taxis, en prévoyant qu'«une même mesure transitoire soit adoptée vis-à-vis de l'ensemble des exploitants» consistant dans la «mise en conformité des seuls véhicules nouvellement mis en circulation»;

que, dans le dernier mémoire, s'agissant de la différence de traitement entre les exploitants de taxis de couleurs différentes, elles soutiennent qu'à supposer qu'elle soit raisonnable eu égard au nombre respectif de véhicules, elle n'est en tout cas pas proportionnée; qu'elles estiment que la faible quantité de taxis de couleur blanche ne justifie pas qu'une mesure transitoire soit prise en leur seule faveur et que si la durée de vie d'un taxi est limitée à sept ans, l'on n'aperçoit pas en quoi l'exploitant d'un véhicule de couleur noire ne pourrait également bénéficier d'une période transitoire qui tendrait à n'appliquer la nouvelle norme qu'aux nouveaux véhicules; que, s'agissant de la différence de traitement relative à l'âge des véhicules, elles font valoir que seul s'avère pertinent le fait que la norme attaquée impose aux uns d'adapter leur véhicule existant, quels que soient la marque, l'âge et le degré d'amortissement, tandis qu'elle laisse aux autres le choix d'un véhicule neuf de moindre gamme, en considération de la moins-value que cette règle impose à ce véhicule;

Considérant qu'avant sa modification par l'arrêté attaqué, l'article 32, § 1^{er}, 10°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29

mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur imposait que les véhicules affectés à un service de taxi soient de couleur noire ou blanche; que l'arrêté attaqué prescrit que tous les véhicules affectés à un service de taxi soient de couleur noire; que, selon l'article 2 du même arrêté, les véhicules de couleur blanche mis en service avant l'entrée en vigueur de celui-ci, soit le 1^{er} mars 2011, peuvent continuer à être utilisés aussi longtemps qu'ils demeurent conformes aux dispositions de l'arrêté du 29 mars 2007 précité;

Considérant que les règles constitutionnelles de l'égalité et de la non-discrimination n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée; que les mêmes règles s'opposent, par ailleurs, à ce que soient traitées de manière identique, sans qu'apparaisse une justification raisonnable, des catégories de personnes se trouvant dans des situations qui, au regard de la mesure considérée, sont essentiellement différentes; que l'existence d'une telle justification doit s'apprécier compte tenu du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause, le principe d'égalité étant violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé;

Considérant que selon les informations apportées par la partie adverse à l'appui de son mémoire en réponse, non contestées par les parties requérantes, les taxis de couleur noire représentent 95 % du parc des véhicules; que les véhicules de couleur blanche disparaîtront progressivement en raison, d'une part, de l'usure des véhicules concernés et, d'autre part, de l'application de la disposition, inscrite à l'article 32, § 1^{er}, 12°, de l'arrêté du 29 mars 2007, selon laquelle les véhicules affectés à un service de taxi ne peuvent avoir une ancienneté de plus de sept ans à compter de la première mise en circulation telle qu'elle est indiquée sur le certificat d'immatriculation; que la non-application du nouveau dispositif d'identification visuelle aux exploitants de véhicules de couleur blanche s'analyse comme une mesure transitoire, dont l'objectif est d'éviter d'imposer aux exploitants de véhicules de couleur blanche des charges excessives; qu'en revanche, l'obligation, mise à charge des exploitants de véhicules de couleur noire, de les rendre conformes à la nouvelle réglementation dans un délai de six mois est adéquatement justifiée par la circonstance que ces véhicules constituent la grande majorité du parc existant; qu'un équipement progressif de ceux-ci ne permet pas de mettre en œuvre immédiatement le nouveau système d'identification visuelle; que la partie adverse a pu, sans méconnaître les règles visées par le moyen, instaurer des règles différentes selon qu'elles s'appliquent à des véhicules de couleur noire ou des véhicules de couleur blanche;

Considérant que l'arrêté attaqué permet l'utilisation d'un marquage magnétique qui est totalement amovible; qu'un tel dispositif peut équiper successivement plusieurs véhicules, de sorte qu'en recourant à une bande magnétique plutôt qu'à une bande autoadhésive, les exploitants de véhicules noirs «en fin de vie» ne supporteront pas une charge plus lourde que les exploitants de véhicules récents;

Considérant que le premier moyen n'est pas fondé;

Considérant que le deuxième moyen est pris de «la violation des articles 10, 11, 16 et 22 de la Constitution, de la violation des articles 8 et 14 de la Convention [...] de sauvegarde des droits de l'homme [et des libertés fondamentales], de la violation de l'article 1^{er} du Premier protocole additionnel à [cette] Convention [...], de la violation de l'article 544 du Code civil, de la violation du principe d'égalité des usagers du service public et de la violation du principe d'égalité devant les charges publiques»; que les parties requérantes exposent qu'il leur est loisible d'utiliser les véhicules qu'elles exploitent à des fins privées; qu'elles soutiennent que le dispositif imposé par l'acte attaqué n'est pas complètement amovible, contrairement à ce qui était prévu antérieurement et que lorsqu'elles utiliseront leurs véhicules à des fins privées, il sera possible de les identifier comme des taxis, ce qui leur causera divers inconvénients, dont une ingérence dans leur vie privée;

qu'en réplique, après avoir souligné qu'«il n'y a aucune interdiction à ce que des petits exploitants indépendants utilisent leur véhicule à des fins privées», elles soutiennent que l'atteinte à la vie privée qui découlera de l'utilisation du nouveau dispositif d'identification est disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi par l'autorité et que celle-ci «aurait pu envisager d'atteindre les objectifs qu'elle poursuit en prévoyant un dispositif totalement amovible permettant à peu de frais la banalisation effective du véhicule»; qu'elle ajoutent que «le caractère d'utilité publique des services des taxis n'énervé en rien ce constat»;

que, dans le dernier mémoire, elles affirment «qu'à la différence de la plaque minéralogique, de la plaque d'identification de taxi et du "spoutnik", le dispositif querellé, autocollant ou magnétique, ne permet plus l'utilisation privée et "anonyme" du véhicule en-dehors de ses heures et jours d'exploitation»;

Considérant que, comme l'a relevé l'examen du premier moyen, il est possible aux exploitants de taxis d'opter pour un dispositif d'identification visuelle amovible; que lorsque ce dispositif est retiré du véhicule concerné, ce dernier ne peut être considéré comme étant affecté à un usage de taxi; que la critique formulée par les parties requérantes manque donc en fait; que, par ailleurs, l'arrêté du 29 mars 2007 précité, permet, en son article 40, de faire circuler un véhicule de taxi en le

rendant indisponible à la clientèle; qu'il s'en déduit que même lorsque le véhicule est pourvu d'un dispositif d'identification visuelle adhésif, non amovible, il est possible à son chauffeur d'éviter l'inconvénient évoqué par les parties requérantes, et qui consiste à «être hélé [...] en dehors de [ses] heures de travail par des clients potentiels»; qu'en toute hypothèse, même dépourvu de la signalétique prévue par l'arrêté attaqué, un véhicule qui sert de taxi garde des caractéristiques spécifiques qui permettent à des tiers de savoir qu'il est, au moins en partie, affecté à cet usage; qu'ainsi, en vertu de l'article 33, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du 29 mars 2007 précité, il doit porter à son «avant-droit extérieur», une plaquette d'identification «solidement attachée au véhicule» sur laquelle figure le mot «taxi»; que, par ailleurs, en vertu de l'article 33, § 3, du même arrêté, il doit «porter une plaque d'immatriculation comprenant un groupe de lettres commençant par les lettres "TX"»; que l'utilisation d'un dispositif d'identification visuelle non amovible n'est donc pas de nature à engendrer des inconvénients nouveaux; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que le troisième moyen est pris de «la violation de l'article 16 de la Constitution, de la violation de l'article 1^{er} du Premier protocole additionnel à la Convention [...] de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, de la violation de l'article 544 du Code civil, et de la violation du principe d'égalité devant les charges publiques»; que les parties requérantes soutiennent que l'acte attaqué a pour effet de leur faire supporter une charge financière sans indemnisation juste et préalable; qu'elles relèvent qu'en cas de revente d'un véhicule utilisé comme taxi, elles devront le repeindre, afin de faire disparaître son identité visuelle; qu'elles ajoutent que l'obligation qui leur est imposée par l'acte attaqué d'adapter l'apparence visuelle de leurs véhicules utilisés comme taxis constitue une ingérence dans l'exercice du droit de propriété et qu'une telle ingérence n'est ni légitime ni proportionnée à l'objectif poursuivi; qu'en ce sens, elles soutiennent notamment qu'il aurait été possible à l'autorité de prévoir un dispositif d'identification visuelle «totalement amovible, permettant à peu de frais la banalisation effective du véhicule»;

qu'en réplique, les parties requérantes font état de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme qui «assimile la diminution de la valeur d'un bien sans contrepartie à une quasi-expropriation»; qu'elles rappellent qu'en l'occurrence, l'ingérence ainsi dénoncée tient à la charge financière qui découle du retrait du dispositif signalétique, charge qui peut représenter un montant de plusieurs centaines à plusieurs milliers d'euros; qu'elles estiment qu'une telle charge financière ne sert pas un objectif d'intérêt général ou, à tout le moins, est disproportionnée par rapport à un tel objectif, leur qualité d'exploitant d'un service public ne justifiant pas, à leurs yeux, qu'elles soient soumises à ces charges, qu'elles qualifient d'«exorbitantes»;

que, dans le dernier mémoire, elles font valoir que la moins-value causée aux véhicules concernés par les dispositifs imposés par l'acte attaqué doit être appréciée à sa juste mesure et que l'aspect extérieur d'un véhicule de taxi constitue un facteur déterminant de la fixation de son prix de vente, surtout si ce véhicule est destiné à un nouvel usage de taxi; qu'elles déposent un procès-verbal d'expertise qui évalue à 1306,50 euros le montant des réparations rendues nécessaires par un dispositif magnétique en soulignant qu'il s'agit là d'une moins-value lors de la revente du véhicule; qu'elles soulignent que la partie adverse prend en charge le coût du répéteur lumineux («spoutnik»);

Considérant que l'arrêté attaqué ne procède à aucune expropriation de biens appartenant aux parties requérantes; qu'il résulte de l'article 5, alinéa 1^{er}, de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, que l'exploitation de taxis est un service d'utilité publique; que les véhicules utilisés par les exploitants de taxis sont destinés au transport des passagers et qu'ils ne sont pas acquis d'abord en vue de leur revente; que lorsqu'un véhicule est revendu au terme de la durée maximale de son utilisation, à savoir sept ans depuis sa première mise en circulation, et qu'il a été utilisé comme taxi durant toute la période concernée, il est peu vraisemblable que la présence d'éventuelles traces de bandes adhésives sur sa carrosserie constitue un facteur déterminant de la fixation de son prix de revente, le nombre d'années d'utilisation, le kilométrage parcouru, l'état d'usure ou d'entretien du véhicule, et surtout son affectation comme taxi, paraissant à cet égard plus importants; qu'en tout état de cause, le recours à des dispositifs amovibles permet d'éviter de telles traces; qu'à supposer que l'usage de ces dispositifs soit de nature à causer des griffures en raison notamment de l'infiltration de poussières et à altérer la couleur des véhicules, le rapport d'expertise dont se prévalent les parties requérantes, qui fait état d'une moins-value due à de telles griffures, ne permet pas de déterminer l'importance de cette moins-value par rapport à la valeur de revente du véhicule; qu'il s'ensuit que les parties requérantes sont en défaut de montrer que les obligations que fait peser l'arrêté attaqué sur les exploitants de services de taxis en vue d'assurer la reconnaissance visuelle des véhicules exploités dans ce cadre constitueraient une ingérence disproportionnée dans leur droit de propriété; qu'il s'agit d'une charge liée à l'activité concernée et aux obligations qui y sont attachées, en raison de son utilité publique; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que le quatrième moyen est pris de «l'application de l'article 159 de la Constitution, de la violation de l'article 16 de la Constitution, de la violation de l'article 1^{er} du Premier protocole additionnel à la Convention [...] de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, de la violation de

l'article 34 de l'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, de la violation de l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 novembre 1995 fixant la composition, le fonctionnement et les attributions du Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeurs pour la Région de Bruxelles-Capitale, de l'illégalité de l'acte quant aux motifs, de la violation des principes de bonne administration et d'équitable procédure et de l'excès de pouvoir»; que les parties requérantes soutiennent en substance que l'adoption de l'acte attaqué n'a pas été précédée par une consultation du comité consultatif régional des taxis et voitures de location avec chauffeur et qu'il n'y a pas eu d'accord sectoriel, dès lors que les parties à l'accord du 29 juillet 2010 n'étaient pas représentatives du secteur;

qu'en réplique, elles soutiennent qu'il n'est pas établi que le comité consultatif régional précité était régulièrement composé, conformément à l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16 novembre 1995 précité, et qu'en particulier, il n'apparaît pas que l'a.s.b.l. F.E.C.T., constituée le 1^{er} février 2010, réponde à la condition du nombre minimal de membres visée à l'article 2, § 3, *littera* b), de l'arrêté du 16 novembre 1995 précité; qu'elles en déduisent que l'avis du Comité consultatif du 8 décembre 2010 est entaché d'illégalité;

que, dans le dernier mémoire, elles exposent que si la partie adverse n'avait pas l'obligation de consulter le comité consultatif, dès lors qu'elle a pris l'initiative de cette consultation, celle-ci ne pouvait pas être entachée des illégalités en cause;

Considérant que la critique relative à la composition du comité consultatif régional n'est pas formulée dans la requête; qu'elle est toutefois recevable dès lors qu'il n'apparaît pas que les parties requérantes eussent pu avoir connaissance de la composition de ce comité avant la consultation du dossier administratif;

Considérant qu'aux termes de l'article 34, alinéa 2, de l'ordonnance du 27 avril 1995, le comité consultatif régional «est chargé de donner un avis au Gouvernement, à la demande de celui-ci ou de sa propre initiative, sur toute question relative aux taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur»; qu'aucune disposition n'obligeait l'autorité à demander l'avis de ce comité avant l'adoption de l'arrêté attaqué; qu'il n'existait pas davantage d'obligation de conclure un «accord sectoriel» tel que celui évoqué par les parties requérantes; qu'est donc dépourvue de pertinence la critique formulée par les parties requérantes relative à l'absence de consultation de cet organe, à une éventuelle irrégularité dans sa composition, ou à l'absence d'un «accord sectoriel» valide; que, dès lors que l'avis du comité régional ne devait pas être demandé avant l'adoption de l'arrêté attaqué, une éventuelle

irrégularité dans la composition du comité ayant donné l'avis du 8 décembre est sans incidence sur la légalité de l'acte attaqué; que le moyen ne peut être retenu;

Considérant qu'un cinquième moyen est pris de «la violation des articles 10, 11 et 143, § 1^{er}, de la Constitution, de la violation de l'article 92*bis*, § 2, *littera c* de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et de la violation du principe de sécurité juridique»; que les parties requérantes reprochent à l'acte attaqué d'avoir été pris sans concertation préalable avec les régions flamande et wallonne; qu'elles estiment une telle concertation nécessaire, au motif que des exploitants de services de taxis cumulent plusieurs autorisations régionales pour un même véhicule;

qu'en réplique, les parties requérantes font valoir que c'est en vain que «la partie adverse expose [...] ne pas trouver d'exemple d'exploitation de plusieurs autorisations régionales sur un même véhicule» puisque «le moyen fait précisément le reproche à la décision attaquée, prise sans accord préalable de coopération, d'entraver cette possibilité»;

Considérant qu'en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions sont compétentes pour les services de taxis; qu'aucune disposition n'impose une concertation en la matière;

Considérant que l'article 92*bis*, § 2, c, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles n'impose la conclusion d'un accord de coopération que pour le règlement des questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région, et non pas à propos des services de location de voitures avec chauffeur s'étendant sur le territoire de plus d'une Région;

Considérant que la coopération rendue obligatoire par l'article 92*bis*, § 2, c, a été justifiée comme suit dans les travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1988:

«Le projet fixe le cadre légal permettant une coopération entre les autorités nationales, les Communautés et les Régions, y compris le maintien éventuel, la création et la gestion conjointe de services et d'institutions.

Vu la nature des matières, une collaboration s'impose en tout cas dans le domaine des voies transfrontalières, des voies d'eau, des forêts, des transports urbains et vicinaux et des normes communes» (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 30);

Considérant que la section de législation du Conseil d'État a considéré, dans son avis sur un avant-projet d'ordonnance «modifiant et complétant la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis», que :

«en tant que l'ordonnance en projet se borne à organiser le transport rémunéré de personnes par taxis, au départ d'un point de stationnement sur la voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le texte ne règle

manifestement pas des "services de taxis qui s'étendent au territoire de plus d'une Région"» (avis L.21.739/9 du 23 décembre 1992);

Considérant que, dans son avis du 18 janvier 1995 sur l'avant-projet d'ordonnance devenue l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs, la section de législation a précisé que l'article 92*bis*, § 2, c, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles exige seulement un accord de coopération pour le règlement des questions relatives, non pas aux courses, mais aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région et que cette disposition s'oppose ainsi à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions ayant spécifiquement pour objet ou pour effet de régler des questions relatives à l'exercice, sur le territoire d'une Région, des activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette Région (*Doc. parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, p. 44); qu'à la suite de cet avis, l'avant-projet d'ordonnance a été modifié de manière à ce que les règles qu'il contient ne soient pas applicables aux services de taxis dont le siège d'exploitation est situé en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale; qu'à cette fin a été omise la disposition, figurant initialement dans l'avant-projet, selon laquelle seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des courses dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (*Doc. parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, p. 5-6); qu'il résulte de l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 que celle-ci tend à régler le fait «d'exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale»; qu'elle ne s'applique donc qu'aux services de taxis dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale; que, dès lors qu'il exécute l'ordonnance précitée, le champ d'application de l'arrêté attaqué connaît nécessairement les mêmes limites que le champ d'application de ladite ordonnance; que la matière réglée par ledit arrêté est localisée exclusivement dans la sphère de compétence territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale; que le moyen n'est pas fondé;

Considérant que le sixième moyen est pris de «la violation des articles 59 à 62 et 75 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de la violation des articles 10, 11 et 23 de la Constitution, de la violation des articles 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3 et 92*bis*, § 2, c, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, de la violation de l'article 7 de la loi des 2 et 17 mars 1791 dit "décret d'Allarde", de la violation de la liberté du commerce et de l'industrie, de la violation du principe de liberté de prestation des services et de la violation de la libre concurrence»; que les parties requérantes soutiennent qu'en imposant des mesures aux seuls exploitants de

taxis bruxellois, l'acte attaqué porte atteinte à la liberté de commerce et d'industrie ainsi qu'à la libre concurrence, dès lors que «les exploitants de taxis dont l'activité est basée sur une autre Région ne sont pas soumis [à ces mesures] alors même que ces derniers peuvent effectuer des courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale»; que, selon les parties requérantes, il en résulte que les exploitants de services de taxis localisés hors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale subissent une différence de traitement sans justification objective et raisonnable à l'égard de leurs homologues des autres Régions; qu'elles ajoutent que dans un arrêt du 21 avril 2011, dont elles citent un extrait, la Cour de cassation a estimé pouvoir écarter l'application d'une disposition législative contraire à une loi spéciale;

Considérant que la requête est en défaut d'indiquer en quoi le règlement attaqué violerait les articles 59 à 62 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

Considérant que l'arrêté, qui ne s'applique qu'aux services de taxis dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, relève des compétences de cette dernière; que la circonstance que des exploitants de taxis dont l'activité est basée sur une autre Région sont soumis à des règles différentes résulte de l'attribution aux Régions de la compétence relative aux services de taxis; que le moyen n'est pas fondé,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

La requête est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 19.600 euros, sont mis à la charge des parties requérantes, à concurrence de 350 euros chacune.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le
vingt-et-un juin deux mille douze par :

M.	M. LEROY,	président de chambre,
Mme	C. DEBROUX,	conseiller d'État,
M.	I. KOVALOVSKY,	conseiller d'État,
M.	Fr. QUINTIN	greffier assumé.

Le Greffier assumé,	Le Président,
---------------------	---------------

Fr. QUINTIN

M. LEROY