

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

A R R Ê T

n° 235.892 du 28 septembre 2016

211.983/XV-2496
211.984/XV-2497
211.985/XV-2498
211.986/XV-2499
211.988/XV-2500

En cause :

1. la s.p.r.l. RAYANE & PARTNERS,

2. RAYANE Azzedine,
agissant au nom et pour le compte de la société dénommée
Z-TRANS à constituer sous forme de s.p.r.l.,

3. RAYANE Azzedine,
agissant au nom et pour le compte de la société dénommée
Z-TAXIS à constituer sous forme de s.p.r.l.,

4. RAYANE Azzedine,
agissant au nom et pour le compte de la société dénommée
TRAMYSO à constituer sous forme de s.p.r.l.,

5. RAYANE Azzedine,
agissant au nom et pour le compte de la société dénommée
TRECO à constituer sous forme de s.p.r.l.,

ayant tous élu domicile chez
Me B. FRANCIS, avocat,
vieux chemin du Poète 11
1301 Wavre,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,

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, enrôlée sous le n° 211.983/XV-2496, introduite le 21 mars 2014 par la s.p.r.l. RAYANE & PARTNERS en vue de l'annulation de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013, publié au *Moniteur belge* du 23 décembre 2013, accordant des autorisations d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques ou étendant à un certain nombre de véhicules électriques des autorisations d'exploiter un service de taxis antérieurement octroyées;

Vu la requête, enrôlée sous le n° 211.884/XV-2497, introduite le même jour par Azzedine RAYANE agissant au nom et pour le compte de la société dénommée Z-TRANS en vue de l'annulation de l'arrêté précité;

Vu la requête, enrôlée sous le n° 211.985/XV-2498, introduite le même jour par Azzedine RAYANE agissant au nom et pour le compte de la société dénommée Z-TAXIS à constituer sous forme de s.p.r.l., en vue de l'annulation de l'arrêté précité;

Vu la requête, enrôlée sous le n° 211.986/XV-2499, introduite le même jour par Azzedine RAYANE, agissant au nom et pour le compte de la société dénommée TRAMYSO à constituer sous forme de s.p.r.l., en vue de l'annulation de l'arrêté précité;

Vu la requête, enrôlée sous le n° 211.988/XV-2500, introduite par Azzedine RAYANE, agissant au nom et pour le compte de la société dénommée TRECO à constituer sous forme de s.p.r.l., en vue de l'annulation de l'arrêté précité;

Vu le dossier administratif;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

Vu les rapports de M. D. DELVAX, premier auditeur au Conseil d'État;

Vu la notification des rapports aux parties et les derniers mémoires;

Vu les ordonnances du 17 mai 2016, notifiées aux parties, fixant les affaires à l'audience publique du 7 juin 2016 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, Mme D. DÉOM, conseiller d'État;

Entendu, en leurs observations, Me B. FRANCIS, avocat, comparaissant pour les requérants et Me J.-P. LAGASSE, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. D. DELVAX, premier auditeur;

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

Considérant que les dispositions applicables et les faits utiles à l'examen des causes se présentent comme suit :

L'article 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur prévoit ce qui suit :

« L'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service et aux conditions fixées à l'article 6.

Compte tenu de l'utilité publique du service, le nombre de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'autorisations d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est limité.

Le Gouvernement fixe le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées notamment en fonction des besoins. À cette occasion, le Gouvernement peut énumérer différentes catégories de véhicules en rapport avec des besoins particuliers et fixer, pour chacune de ces catégories, le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées.

Lorsque ce nombre maximum n'est pas atteint, le Gouvernement publie au Moniteur belge un avis à destination du public en précisant le nombre de véhicules pour lesquels une ou plusieurs nouvelles autorisations d'exploiter sont susceptibles d'être délivrées à de nouveaux exploitants ou à concurrence desquels une ou des autorisations d'exploiter déjà délivrées sont susceptibles d'être étendues.

Le Gouvernement est habilité à préciser les conditions et les critères auxquels les projets présentés par les candidats doivent répondre pour être recevables puis examinés ainsi que la forme et le contenu de l'avis à publier au Moniteur belge, le délai dans lequel les projets doivent être introduits et la procédure relative à la décision à prendre au terme de l'examen de ces projets.».

Par un arrêté du Gouvernement 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, le nombre d'autorisations a été fixé à 1.300.

À la même date, le Gouvernement a adopté un arrêté 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, qui autorise le Gouvernement à étendre le nombre d'autorisations d'exploiter. L'article 2 de cet arrêté énonce :

« Lorsqu'il estime opportun de délivrer de nouvelles autorisations d'exploiter ou d'étendre des autorisations d'exploiter déjà délivrées dans les limites maximales fixées en vertu de l'article 5, alinéa 3, de l'ordonnance, le Gouvernement publie au Moniteur belge un avis à destination du public.

L'avis est publié au Moniteur belge sous le titre : "Véhicules pouvant être exploités comme taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale - Appel aux exploitants d'un service de taxis ou aux candidats exploitants d'un service de taxis".

Cet avis précise la catégorie et le nombre de véhicules pour lesquels une ou plusieurs nouvelles autorisations d'exploiter sont susceptibles d'être délivrées à de nouveaux exploitants ou à concurrence desquels une ou des autorisations d'exploiter déjà délivrées sont susceptibles d'être étendues ainsi que les conditions d'introduction des projets d'exploiter ces véhicules disponibles ainsi que les critères selon lesquels les candidatures seront examinées et tels que précisés par le présent arrêté.».

Son article 6 prévoit ce qui suit :

« Lors de l'examen des demandes visant à exploiter des véhicules ordinaires, il est tenu compte des conditions fixées par l'ordonnance et ses arrêtés d'application ainsi que des différents critères suivants :

1° des caractéristiques liées au confort du véhicule à destination de la clientèle et notamment de l'empattement, de la hauteur entre le siège arrière et le plafond, de la largeur des portes arrières, de la hauteur de la caisse, de la capacité du coffre, de la qualité du revêtement des sièges, de la présence ou non d'air conditionné; à cette fin, le demandeur joint à sa demande tous documents relatifs aux caractéristiques de confort du véhicule;

2° du caractère neuf du véhicule qui serait exploité ou de la date de la première mise en circulation de celui-ci; à cette fin, le demandeur joint à sa demande tout document y relatif;

3° des caractéristiques du véhicule au regard de la pollution atmosphérique causée, la comparaison entre les véhicules proposés par les différents demandeurs étant opérée sur base de l'émission de CO₂ telle qu'apparaissant dans le guide de consommation du carburant et sur base des normes Euro relatives aux gaz d'échappement; à cette fin, le demandeur joint à sa demande copie du certificat européen de conformité relatif au véhicule;

4° du niveau de développement et de performance du taximètre qui équiperait le véhicule et tels que connexion avec un lecteur de cartes de crédit, connexion avec un module de mémoire ou un ordinateur; à cette fin, le demandeur joint à sa demande toute précision et tous documents relatifs à ce critère;

5° des conditions d'exploitation proposées par le demandeur et relatives notamment au plan financier, au plan de gestion, à la mise à disposition du véhicule au public et au nombre de chauffeurs qui seraient affectés à la conduite du véhicule.

Les différents critères précités sont affectés de points et de coefficients de pondération qui sont précisés dans l'avis publié au Moniteur belge en fonction des besoins particuliers au moment de cette publication.».

Les articles 48 et suivants de l'arrêté du Gouvernement du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur définissent les exigences relatives à la recevabilité des demandes d'autorisation d'exploiter.

Le 21 juin 2012, le Gouvernement adopte un arrêté relatif aux taxis électriques, dont l'article 5 dispose comme suit :

« Lors de l'examen des demandes visant à exploiter un véhicule électrique comme taxi, il est tenu compte, outre des conditions et critères visés à l'article 6 de l'arrêté du Gouvernement 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, des critères complémentaires spécifiques suivants :

1° de l'autonomie théorique du véhicule telle que renseignée par le constructeur;

2° du volume du coffre du véhicule;

3° de l'engagement du demandeur de doter ses installations d'une ou de plusieurs bornes électriques destinées à assurer l'alimentation des véhicules électriques exploités comme taxis tant par lui-même que, le cas échéant, par d'autres exploitants, et de la rapidité de recharge des batteries par ces bornes;

4° de la possibilité pour le demandeur d'assurer l'alimentation des véhicules électriques exploités comme taxis dans un lieu excluant toute utilisation, aussi minime soit-elle, de la voirie publique et excluant tout danger pour le public;

5° de l'engagement du demandeur d'adresser pendant la première année à l'Administration un rapport mensuel et ensuite trimestriel d'activités relatif à l'exploitation du ou des véhicules électriques exploités comme taxis, précisant notamment les courses effectuées et refusées, le nombre de recharges, les lieux de recharges, les temps de recharges, les revenus.

Les critères précités font l'objet de l'affectation des points et des coefficients de pondération visés à l'article 6, alinéa 2 de l'arrêté du Gouvernement 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.».

Le 13 juin 2013, le Gouvernement adopte l'avis prescrit par l'article 5, alinéa 4, de l'ordonnance du 27 avril 1995 précitée, intitulé «Véhicules électriques pouvant être exploités comme taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. - Appel aux exploitants d'un service de taxis ou aux candidats exploitants d'un service de taxis».

Cet avis, qui est publié au *Moniteur belge* du 25 juin 2013, énonce notamment ce qui suit :

« 1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale porte à la connaissance du public qu'en application :

a) de l'article 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur,

b) des articles 48 et suivants de l'arrêté du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur,

c) de l'arrêté 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,

d) de l'arrêté 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,

e) de l'arrêté du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques,

il sera prochainement procédé par le Gouvernement à la délivrance d'autorisations d'exploiter un service de taxis et/ou à l'extension d'autorisations d'exploiter un tel service déjà délivrées et portant sur l'exploitation d'un total de 50 (cinquante) «véhicules ordinaires» (au sens de l'article 1^{er}, 1° de l'arrêté 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) propulsés exclusivement par un moteur électrique à batteries rechargeables et sans émission de CO₂ (au sens de l'article 1^{er}, 3° de l'arrêté du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques).

Il est souligné que les exploitants feront leur affaire personnelle de l'alimentation de ces véhicules électriques et que tant les véhicules qui seront exploités que les véhicules de réserve ou de remplacement à titre momentané ou définitif devront être des véhicules électriques répondant aux conditions fixées par l'arrêté précité du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques.

2. Les personnes souhaitant bénéficier d'une telle autorisation portant sur l'exploitation de véhicules taxis ordinaires propulsés exclusivement par un moteur électrique et non-équipé d'un moteur thermique ou les exploitants de services de taxis déjà titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale souhaitant voir augmenter de véhicules ordinaires propulsés exclusivement par un moteur électrique et non-équipé d'un moteur thermique le nombre de véhicules avec lesquels ils sont autorisés à exploiter leur service de taxis doivent faire parvenir leur candidature dans un délai de 15 jours ouvrables commençant à courir le premier jour ouvrable qui suit la publication du présent avis au Moniteur belge. Lorsque le premier ou le dernier jour du délai est un samedi, un dimanche ou un jour férié légal, le délai est prolongé jusqu'au prochain jour ouvrable (le cachet de la poste faisant foi).

Sans préjudice des conditions relatives à l'accès à la profession imposées par les autorités fédérales, les demandes :

- doivent être introduites conformément aux articles 48 et suivants 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;

- doivent préciser le nombre de véhicules ordinaires propulsés exclusivement par un moteur électrique concernés par la demande ainsi que le fait que la demande est ou non indivisible (le candidat doit ainsi préciser de manière claire et non équivoque si sa demande n'est introduite qu'à la condition de pouvoir exploiter le nombre de véhicules mentionné dans la demande ou si, au contraire, sa demande doit être prise en considération même dans l'hypothèse où il ne pourrait lui être donné satisfaction que pour un nombre limité de véhicules, inférieur à celui mentionné dans sa demande);

- doivent en outre mentionner tous les éléments et être accompagnées de tous les documents permettant d'examiner la demande au regard d'une part des critères particuliers visés à l'article 6 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 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 et d'autre part des critères complémentaires spécifiques visés à

l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques.

Toutes les pièces accompagnant la demande doivent être datées et signées par le demandeur.

[...]

5. Les décisions en réponse aux demandes régulièrement introduites seront prises par référence au caractère d'utilité publique du service et au terme d'un examen qualitatif et, le cas échéant, d'une comparaison qualitative des projets présentés au regard d'une part des critères visés à l'article 6 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 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 et d'autre part des critères complémentaires spécifiques visés à l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques.

Conformément au dernier alinéa de chacune de ces deux dispositions, ces critères sont affectés des points et coefficients de pondération suivants fixés au regard de l'objectif poursuivi, étant l'exploitation de véhicules-taxis propulsés exclusivement par un moteur électrique :

1° Confort du véhicule : 30 points.

La demande sera affectée de points allant de 0 à 30 en fonction de la qualité des caractéristiques de confort du véhicule proposé au profit de la clientèle transportée.

2° Ancienneté du véhicule : 5 points.

La totalité des points est attribuée lorsque le véhicule proposé est neuf; aucun point n'est attribué si le véhicule n'est pas neuf.

3° Niveau de développement et de performance du taximètre : 30 points.

La demande sera affectée de points allant de 0 à 20 en fonction de la qualité des caractéristiques du taximètre agréé par le service de la métrologie du Ministère des Affaires économiques et proposé par le demandeur (telles que connexion avec un lecteur de cartes de crédit, avec un module de mémoire, un GPS/GPRS, feuille de route électronique).

4° Conditions d'exploitation : 60 points.

La demande sera affectée de points allant de 0 à 30 en fonction de la qualité des conditions d'exploitation proposées (telles que plan financier, plan de gestion, importance de la mise à disposition effective du véhicule électrique au public – une mise à disposition effective 24 h/24 et 7 jours/semaine par exemple est un “plus” important en faveur du candidat – nombre de chauffeurs affectés à la conduite des véhicules, connaissance des langues de ces chauffeurs...).

5° Autonomie théorique du véhicule telle que renseignée par le constructeur : 30 points.

La totalité des points est attribuée à la demande contenant l'autonomie théorique du véhicule renseignée par le constructeur la plus élevée.

Les autres demandes sont affectées de points proportionnels au regard de l'autonomie renseignée par rapport à l'autonomie la plus élevée (ex : une autonomie de 80 km comparée à l'autonomie la plus élevée de 100 km donne droit à 80 % des points attribués pour ce critère).

6° Volume du coffre du véhicule : 15 points.

La totalité des points est attribuée à la demande contenant le volume du coffre du véhicule renseigné par le constructeur le plus élevé.

Les autres demandes sont affectées de points proportionnels au regard du volume renseigné par rapport au volume le plus élevé (ex : un volume de 80 litres comparé à un volume de 100 litres donne droit à 80 % des points attribués pour ce critère).

7° Type et nombre de bornes électriques : 40 points.

La demande est affectée de points allant de 0 à 40 en fonction du projet du demandeur en rapport avec les bornes électriques destinées à assurer l'alimentation des véhicules exploités comme taxis et la rapidité de recharge des batteries par ces bornes (nombre de bornes projetées, rapport entre ce nombre de bornes et le nombre de véhicules concernés par la demande, performances de ces bornes, rapidité de recharge des batteries par ces bornes électriques...).

Dans le maximum de 40 points, 20 points visent le type de bornes (installées/à installer par l'exploitant ou non) et 20 points visent le nombre de bornes (ex. : 100 % des points pour une borne installée/à installer par l'exploitant par véhicule, 50 % pour une borne installée/à installer par l'exploitant pour deux véhicules, etc).

8° Rapidité de recharge des batteries : 20 points.

La demande sera affectée de points allant de 0 à 20 en fonction de la rapidité de recharge des batteries.

9° Rapport d'activité : 10 points.

La totalité des points est attribuée au demandeur qui s'engage à adresser pendant la première année à l'Administration un rapport mensuel et ensuite un rapport trimestriel d'activités relatif à l'exploitation du ou des véhicules électriques exploités comme taxis, précisant notamment les courses effectuées et refusées, le nombre de recharges, les lieux de recharges, les temps de recharges et les revenus.

A défaut, aucun point n'est attribué.

10° Energies renouvelables : 10 points

Tous les points sont attribués au candidat qui s'engage à faire appel aux énergies renouvelables pour le dispositif électrique de recharge des véhicules électriques.

6. Comme précisé ci-dessus, le nombre total de véhicules électriques pouvant être visés par l'ensemble des autorisations ou extensions d'autorisations octroyées est limité à 50 unités.

Les autorisations délivrées devront être effectivement mises en œuvre et les véhicules visés par l'autorisation effectivement mis en circulation dans les six mois de la notification de l'autorisation à peine de déchéance de celle-ci. Dans cette hypothèse, de nouvelles décisions pourraient intervenir au bénéfice des candidats les mieux classés mais n'ayant pu obtenir satisfaction en raison du nombre maximum autorisable de 50 unités dans la mesure où leur offre serait jugée satisfaisante au regard des critères précités.

En cas d'octroi d'autorisation, les engagements mentionnés dans les dossiers de candidatures (caractéristiques des véhicules, taximètres, conditions d'exploitation, rapport d'activité, etc) devront être effectivement réalisés, sous peine de suspension ou de retrait desdites autorisations. [...] »

Le 16 juillet, chacune des sociétés requérantes dépose une candidature en vue de se voir octroyer une autorisation d'exploiter un service de taxis électriques au moyen de dix véhicules. Seule la première requérante agit en nom propre, les quatre autres

dossiers sont déposés par Azeddine RAYANE pour des sociétés à constituer. Les cinq dossiers se présentent de manière identique.

Le *Moniteur belge* du 5 juillet 2013 publie un *erratum* à l'avis du 13 juin, selon lequel les points attribués pour le critère 3° (Niveau de développement et de performance du taximètre) vont de 0 à 30, et ceux attribués pour le critère 4° (Conditions d'exploitation) vont de 0 à 60, comme il était mentionné dans l'intitulé respectif de ces deux critères.

À une date indéterminée, les services de la partie adverse établissent une note intitulée «Méthode de cotation des dossiers taxis électriques», qui se présente comme suit :

« **Nombre de dossiers introduits :**

- 240 dossiers reçus dans les délais portant sur 697 plaquettes.
- 2 dossiers reçus hors délai.

Nombre de dossiers recevables :

Nous avons retenu 55 dossiers portant sur 219 plaquettes. Sur ces 55 dossiers, 2 devraient être exclus pour dette ONSS.

Méthode de cotation :

1. **Confort du véhicule (30 points) :**

- 15 points : dossier remis sans documentation relative au confort
- 20 points : modèle de base
- 25 points : modèle de base + pack confort
- 30 points : modèle de base + pack confort + sièges en cuir
- + 1 point de bonus pour le Wifi dans le véhicule sans pour autant dépasser le maximum de 30 points.

2. **Ancienneté du véhicule (5 points) :**

0 ou 5 points selon que le véhicule proposé est neuf ou d'occasion.

3. **Niveau de développement et de performance du taximètre (30 points) :**

- Modèle de base ou sans informations supplémentaires : 10 points
- Lecteur de carte de crédit : + 5 points
- Feuilles de route électronique : + 5 points
- Module de mémoire : + 3 points
- GPS/GPRS : + 3 points (1 point pour le GPS et 2 pour le GPRS)
- Autres options : + 2 points par option avec un maximum de 4 points

Dans l'hypothèse où le candidat envisage une option (éventuelle possibilité), nous avons attribué la moitié des points relatifs à ladite option.

4. Conditions d'exploitation (60 points) :

- Plan financier : 5 points
- Plan de gestion : 25 points

Pour le plan de gestion, nous avons tenu compte de la présence des éléments suivants : affiliation à un central, un garage, utilisation d'énergies renouvelables pour le dispositif de recharge des véhicules électriques (ex : panneaux photovoltaïques, pompes à chaleur, éoliennes, ...), la présentation de la société ou du projet, développement de la mise à disposition, présence de promesses d'embauche de chauffeurs, demande de véhicules de réserve, développement du marketing, la mise à disposition des bornes à d'autres exploitants. Nous avons également tenu compte de la présentation globale du dossier.

- Mise à disposition des véhicules : 3 points par service de 6 heures.
- Nombre de chauffeurs : 12 points (1 – 1,5 – 2 – 3 et plus chauffeurs par véhicule). Les 12 points à ceux qui proposent 3 chauffeurs ou plus, 9 points pour deux chauffeurs, 6 points pour 1,5 chauffeurs et 3 points pour un chauffeur par véhicule.
- Connaissances linguistiques des chauffeurs : 2 points par langues avec un maximum de 6 points. On a mis la moitié des points dans le cas où le candidat mentionne des connaissances linguistiques sans donner de précisions.

5. Autonomie théorique du véhicule telle que renseignée par le constructeur :

On a attribué la totalité des points aux véhicules ayant l'autonomie renseignée la plus élevée parmi l'ensemble des dossiers, à savoir la Tesla. Pour les autres véhicules, on a attribué des points proportionnels au regard de l'autonomie renseignée dudit véhicule avec celle du véhicule la plus élevée.

Les points sont donc les suivants selon les véhicules :

- Tesla : 30 points (370 km)
- BYD : 24, 32 points ($300/370 \times 100 = 24,32$)
- Renault Zoé : 17,02 points ($210/370 \times 100 = 17,02$)
- Nissan Leaf : 16,13 points ($199/370 \times 100 = 16,13$)

6. Volume du coffre du véhicule (15 points) :

On a attribué la totalité des points aux véhicules ayant le volume de coffre renseigné le plus élevé parmi l'ensemble des dossiers, à savoir la Tesla. Pour les autres véhicules, on a attribué des points proportionnels au regard du volume de coffre renseigné dudit véhicule avec celui du véhicule le plus élevé.

Les points sont donc les suivants selon les véhicules :

- Tesla : 15 points (745 litres)
- BYD : 9, 06 points ($450/745 \times 100 = 9,06$)
- Nissan Leaf : 7,45 points ($370/745 \times 100 = 7,45$)
- Renault Zoé : 6, 80 points ($338/745 \times 100 = 6,80$)

7. Type et nombre de bornes électriques (40 points) :

Type de bornes (20 points) :

On a divisé les bornes en 4 types de recharge :

- La charge **lente** sur une prise électrique domestique ou sur une prise renforcée : 5 points

- La charge **normale** sur une *wallbox* ou sur une borne de recharge délivrant une puissance comprise entre 3 et 7 kW : 10 points

- La charge **accélérée** sur une *wallbox* ou sur une borne de recharge délivrant une puissance de 22 kW: 15 points

- La charge **rapide** sur une station de recharge délivrant une puissance comprise entre 43 et 53 kW : 20 points

Pour les candidats ayant proposé des types de bornes différentes, nous avons octroyé des points se situant entre les cotations réciproques des bornes proposées.

Nombre de bornes (20 points) : Nous avons donné 100 % des points au candidat ayant promis une borne par véhicule. Pour les autres, nous avons fait au prorata (50 % pour celui qui promet une borne pour 2 véhicules, ...).

8. Rapidité de recharge des batteries (20 points) :

Étant donné que toutes les marques proposées permettent la recharge rapide, tous les candidats se sont vus octroyer la totalité des points.

9. Rapport d'activité (10 points) :

La totalité des points a été attribuée aux candidats s'engageant à communiquer des rapports d'activité à l'Administration.

10. Énergie renouvelable (10 points):

La totalité des points a été attribuée aux candidats s'engageant à faire appel aux énergies renouvelables pour le dispositif électrique de recharge des véhicules électriques.

Remarques générales :

- Les candidats ne mettant pas d'informations quant à un des critères, se sont vus attribuer une cotation égale à 0 pour ledit critère.

- Les candidats étant vagues pour un critère ou mentionnant une possibilité sans promettre, se sont vus attribuer la moitié de la cotation liée audit critère.».

Au terme de l'examen des différentes demandes, les services de la partie adverse établissent un classement des candidats. Ils octroient la note de 197,58 points sur 250 à chacune des cinq sociétés requérantes, classées de la 20^e à la 24^e position. Le candidat le mieux classé obtient 208,38 points et le moins bon, 112 points.

Le tableau établissant les points des candidats contient les notes suivantes, identiques, pour les cinq sociétés précitées :

Confort du véhicule proposé (30 pts)	Caractère neuf du véhicule (5 pts)	Niveau de développement et de performance du taximètre (30 pts)	Conditions d'exploitation (60 pts)	Autonomie théorique du véhicule (30 pts)	Volume du coffre (15 pts)	Type et nombre de bornes électriques (40 pts)	Rapidité de recharge des batteries (20 pts)	Rapport d'activité (10 pts)	Energie renouvelable (10 pts)
30 Tekna complet)	5	19 Taximètre sans options renseignées : 10 Module de mémoire : 3 Lecteur de carte de crédit : 5 GPS/GPRS : 1 Feuille de route électronique : 0 Avantages supplémentaires : 0	52 Plan financier : 5 Plan de gestion : 23 Mise à disposition du public : 12 Nombre de chauffeurs : 9 Langues : 3	16,13	7,45	38 Type de borne : 18 Nombre de borne : 20	20	10	0

Le 10 octobre, le jury chargé d'émettre un avis sur les demandes d'autorisation entérine le classement établi par l'administration, qui place les requérants en tête de la liste de réserve.

On peut notamment lire ce qui suit dans le procès-verbal de la réunion du jury :

« 2. Introduction

Madame Lombaerts rappelle aux membres du jury le devoir de réserve auquel ils sont tenus.

Madame Lombaerts rappelle la réglementation déterminant les modalités d'introduction des candidatures, les documents nécessaires à la prise en compte des [...] demandes :

- appel aux candidats du 13 juin 2013 publié au *Moniteur belge* le 25 juin 2013 et son *erratum* publié le 5 juillet 2013;
- l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;
- l'arrêté du Gouvernement du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;
- les deux arrêtés du Gouvernement du 4 septembre 2003 (critères complémentaires et nombre maximum);
- l'arrêté du Gouvernement du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques.

Madame Lombaerts présente également aux membres du jury les tableaux suivants :

- tableau reprenant l'ensemble des candidatures rentrées auprès de l'Administration;
- tableau reprenant les candidatures recevables ainsi que leur cotation respective détaillée;

- classement des dossiers retenus par ordre de cotation décroissant.

Madame Lombaerts communique le nombre de dossiers introduits auprès de l'Administration, à savoir :

- 240 dossiers reçus dans les délais, et ce portant sur 697 autorisations "taxis électriques";
- 2 dossiers reçus hors délai.

Avant d'examiner les demandes, le jury se met d'accord sur la méthode de cotation des demandes au regard des critères et coefficients applicables.

Madame Lombaerts explicite à ce titre la méthode de cotation dont le texte est joint en annexe.

En remarque générale, le candidat doit fournir le document requis pour chaque critère de cotation au risque de se voir attribuer 0 point pour ledit critère.

Au vu des critères de recevabilité prévus dans l'appel aux candidats, le classement provisoire proposé par les membres du jury représentant l'Administration comporte 55 dossiers de candidatures (sur les 240).

Madame Lombaerts explicite les raisons des dossiers exclus de la cotation : le candidat n'a pas joint à son dossier l'ensemble des documents prescrits par l'appel aux candidats tels que l'extrait de casier judiciaire, attestation émanant d'une Caisse d'assurances sociales pour travailleurs indépendants et/ou l'Office Nationale de la Sécurité sociale et dont il résulte que le candidat est en ordre de cotisation, les statuts de la société si le candidat est une personne morale,...

3. Discussion

Dettes ONSS

Madame Lombaerts propose d'écarter deux dossiers pour lesquels le candidat est redevable de cotisations ONSS. L'ensemble du Jury approuve cette décision.

Dès lors les dossiers des sociétés Marbel s.p.r.l. et Kati s.p.r.l. sont écartées du classement final. Celui-ci ne comporte plus que 53 dossiers de candidature.

Conditions d'exploitation

- plan financier

Certains membres du Jury jugent le coefficient de pondération attribué au critère "plan financier" (5 points) faible par rapport au total des points accordés aux conditions d'exploitation (60 points) alors que ce critère est jugé pertinent.

Les membres du jury représentant la Direction des Taxis ont répondu que l'analyse d'un plan financier nécessitait certaines compétences dans le domaine comptable et font remarquer que l'élaboration d'un plan financier n'est pas une garantie d'une bonne gestion future de la société.

Toutefois, l'Administration a tenu compte de certains éléments repris dans le plan financier pour juger de la qualité du dossier notamment en ce qui concerne le plan de gestion (tel que la location d'un garage, le nombre de chauffeurs, l'amortissement d'une borne de recharge, panneaux photovoltaïques,...).

- mise à disposition des véhicules : 3 points par service de 6 heures

Monsieur Beggar souligne que l'exploitant indépendant aura moins de chance de se voir attribuer un maximum de points par rapport aux grosses écuries.

L'Administration fait remarquer que, compte tenu du classement provisoire, de nombreux nouveaux candidats-exploitants se voient attribuer une bonne cotation pour leur dossier.

Véhicule

Monsieur Beggar souligne la problématique de la voiture électrique "BYD". Aucun service après-vente n'est disponible à ce jour en Belgique pour une telle voiture.

L'Administration rétorque qu'il n'est pas possible de tenir compte de ce critère pour avantager d'autres marques de véhicules électriques. Il faut appliquer tels quels les coefficients de pondération repris dans l'appel aux candidats du 13 juin 2013.

Nombre de plaquettes à octroyer

Après avoir pris connaissance de la méthode de cotation, du tableau général reprenant tous les dossiers de candidatures et du tableau de cotation détaillée, le jury entérine le classement proposé par l'Administration.

Monsieur Brohan soulève la question du nombre de plaquettes à distribuer pour chaque candidat. Faut-il attribuer le nombre demandé par le candidat ou faut-il déterminer un nombre maximum de plaquettes par candidat ?

Monsieur de Mesmaeker répond que c'est une question qui relève de la compétence du Gouvernement régional mais que le jury peut proposer son avis en la matière.

L'Administration explique toutefois que de nombreux dossiers sont identiques et ont reçu par conséquent la même cotation. Il n'est pas possible de les départager. Il faudra tenir compte de ce facteur pour déterminer le nombre de plaquettes à distribuer par candidat.

À cette fin, l'Administration a procédé à des simulations d'octroi de plaquettes (de 1 à 10 plaquettes par candidat).

Au vu des résultats, il conviendrait d'accorder 2 ou 7 plaquettes maximum par candidat pour ne pas devoir trancher dans un des groupes de dossiers ayant reçu la même cotation.

De nombreuses discussions s'en sont suivies au sein du jury dans le but de déterminer le nombre de plaquettes à proposer au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Monsieur Brohan propose dès lors d'accorder 7 plaquettes maximum aux candidats ayant demandé ce nombre ou plus. À la lecture du classement, seules 2 sociétés recevraient un nombre maximum de 7 plaquettes, à savoir Alpha s.p.r.l. et Liberty Cars s.a. respectivement deuxième et troisième du classement final. Cela permettra d'accorder des plaquettes aux candidats classés jusqu'à la 19^e place inclus.

L'Administration fait remarquer que le chiffre de "7" plaquettes semble plus difficile à justifier pour le Gouvernement que le chiffre de "2", "3" ou "5".

Monsieur Brohan pense le contraire et maintient la proposition de “7” plaquettes maximum.

Au final, le jury proposera au Gouvernement régional d’accorder 7 plaquettes au maximum. 4 membres du jury ayant opté pour ce choix contre 1 membre ayant opté pour l’attribution de 2 plaquettes maximum aux candidats.

Le jury fait proposition qu’une liste de réserve soit constituée au cas où certains candidats renoncent à leur projet de taxis électriques ou se déclarent en faillite lors de l’exercice de leur activité professionnelle.

Ayant constaté que les dossiers des premiers candidats dans la liste de réserve ont été envoyés à la même date, le jury propose un tirage au sort par huissier de justice pour l’attribution de plaquettes en faveur de candidats ayant reçu la même cotation. ».

Le 12 décembre 2013, le Gouvernement adopte un arrêté accordant des autorisations d’exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques ou étendant à un certain nombre de véhicules électriques des autorisations d’exploiter un service de taxis antérieurement octroyées.

Cet arrêté, qui constitue l’acte attaqué et qui est publié au *Moniteur belge* le 23 décembre 2013, énonce, en son article premier, l’identité des personnes à qui les 50 autorisations d’exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique ont été délivrées et, en son article 2, la liste des personnes à qui, par ordre décroissant, l’autorisation peut être accordée en cas de refus des bénéficiaires susmentionnés ou à défaut de mise en circulation des véhicules dans les six mois de la délivrance de l’autorisation. Les cinq sociétés requérantes figurent *ex aequo* en tête de la liste de réserve.

La «Note au Gouvernement» établie à propos de cet arrêté par la ministre compétente contient notamment le passage suivant :

« Vu que l’appel aux candidats ne limitait pas le nombre de véhicules par candidat et vu le nombre de dossiers jugés recevables, il est impossible de satisfaire l’ensemble des candidats. L’Administration a en effet reçu des dossiers de demande d’autorisation allant de 1 à 30 véhicules. Il convient donc de limiter le nombre de véhicules par candidat-exploitant.

Lors de la détermination de ce nombre limite, il est important de tenir compte de la rentabilité des futurs exploitants. Le projet nécessitant en effet un important investissement : achat d’un véhicule électrique coûtant plus cher qu’un véhicule ordinaire et l’achat de bornes de recharge. Il est évident qu’un exploitant se voyant octroyer un ou deux véhicules ne souhaitera pas investir dans une borne de recharge de type “rapide” (plus de 20 000 euros la borne) mais se dirigera plutôt vers l’achat d’une borne de type “normal” ou “accéléré” (moins de 10 000 euros la borne).

Afin de garantir une bonne répartition des autorisations entre les candidats et assurer l’équilibre entre la rentabilité et la satisfaction d’un maximum de candidats, le jury propose au Gouvernement de limiter le

nombre de véhicules à sept par exploitant et d'accorder aux demandeurs ayant recueilli les meilleures cotations, dans l'ordre de ce classement et ce, jusqu'à l'attribution du dernier véhicule disponible sur le total des 50 véhicules électriques pouvant être prochainement exploités dans le cadre des services de taxis sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale.

Le jury propose également de constituer une réserve pour parer à l'hypothèse dans laquelle des bénéficiaires d'autorisations se désisteraient avant ou après la notification de l'octroi de l'autorisation les concernant. À cet égard, il paraît préférable de préciser qu'en cas de désistement ou à défaut de mise en circulation effective des véhicules dans les six mois de la notification de l'autorisation ou de l'extension d'autorisation, ce seront les candidats les mieux placés dans le classement après l'attribution du dernier véhicule disponible qui pourront se voir octroyer l'autorisation sollicitée.

Ayant constaté que les premiers dossiers de la liste de réserve ont été envoyés à la même date, le jury propose au Gouvernement de prévoir qu'en cas de candidats réservataires ayant la même cotation, un huissier de justice soit chargé par tirage au sort de désigner le candidat pouvant recevoir l'autorisation d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques.

Lorsque le bénéficiaire de l'autorisation est un nouvel exploitant, la durée de son autorisation sera de sept ans à compter de l'autorisation, conformément à l'article 7 de l'ordonnance précitée du 27 avril 1995. Ces nouvelles autorisations prendront cours en date du 1^{er} janvier 2014.

Lorsque le bénéficiaire de l'autorisation est un exploitant déjà titulaire d'une autorisation mais bénéficiant d'une extension du nombre de véhicules avec lesquels cette autorisation peut être mise en œuvre, il va de soi que l'octroi de l'autorisation d'étendre le nombre de véhicules pouvant être exploités n'aura pas d'incidence quant à la durée de l'autorisation antérieurement accordée elle-même et qui, toujours sur base de l'article 7, § 1^{er} de l'ordonnance du 27 avril 1995, demeure de sept ans à compter de sa délivrance ou de la durée fixée à l'occasion de son dernier renouvellement.

Il est proposé au Gouvernement de suivre l'avis du jury et d'ainsi octroyer au maximum 7 véhicules par exploitant selon l'ordre d'attribution proposé par ledit jury.».

Le 21 janvier 2014, les services de la partie adverse adressent aux requérants un courrier dans lequel ils les informent du fait que leurs demandes ont été examinées, qu'elles n'ont pas été classées en ordre utile pour recevoir une autorisation et qu'elles ont été versées dans une liste de réserve;

Considérant que les cinq recours sont dirigés contre le même acte et rédigés dans des termes identiques, l'acte ayant réservé la même issue aux cinq demandes semblables; que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, il y a lieu de joindre les recours;

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité des quatre recours introduits par Azzedine RAYANE au nom de sociétés à constituer; qu'elle estime que ces recours font suite à un détournement de procédure, dès lors que l'intéressé a introduit cinq demandes d'autorisation d'exploiter dix véhicules, et ce,

afin de contourner la fixation d'un nombre maximal de véhicules électriques pouvant être exploités par un candidat; qu'elle fait valoir que la fixation d'un tel nombre maximal est permise par l'article 5, alinéa 3, de l'ordonnance du 27 avril 1995, qu'elle est courante en la matière et que l'attitude du requérant a donc porté atteinte aux intérêts de tous les autres candidats respectueux des règles; qu'à titre subsidiaire, elle indique que les demandes ont été introduites par les quatre sociétés dont le sieur RAYANE se prétendait le gérant, alors que les recours sont introduits par ce dernier au nom et pour le compte de sociétés à constituer; qu'elle constate que ces sociétés n'existent pas et qu'il ne peut être admis qu'un recours soit introduit en leur nom, puisqu'un être moral inexistant ne peut subir de grief ni justifier d'un intérêt personnel;

Considérant que les demandes d'autorisation introduites au nom de sociétés à constituer ont été considérées comme recevables par la partie adverse, et que plusieurs d'entre elles ont été classées dans la liste de réserve; que, certes, dans les dossiers qu'il a déposés, le requérant n'a pas attiré spécialement l'attention de la partie adverse sur ce point et a mentionné sa propre identité comme celle de gérant; que, toutefois, ces documents mentionnaient bien qu'il s'agissait d'entreprises «à former» et la partie adverse ne soutient pas qu'ils étaient entachés de faux; que, dès lors, Zineddine RAYANE a intérêt à contester les décisions relatives aux demandes qu'il a introduites de cette manière; que les recours ne sont pas introduits par des personnes morales dénuées d'existence, mais par le requérant, personne physique, qui précise qu'il agit au nom de sociétés à constituer, c'est-à-dire que la procédure qu'il introduit engagera l'entité juridique à venir; que cette précision ne rend pas les recours irrecevables; que l'exception soulevée à cet égard ne peut être accueillie;

Considérant, quant à l'introduction de cinq demandes identiques, qu'aucune disposition n'interdisait à une même personne physique d'introduire plusieurs demandes d'autorisation destinées à des personnes morales distinctes, ni de chercher à obtenir toutes les autorisations visées par l'avis publié au *Moniteur belge*; que cet avis ne mentionnait pas que chaque autorisation ne serait délivrée que pour un nombre maximum de véhicules; qu'il ne peut être reproché au requérant d'avoir voulu contourner une règle qui n'existait pas; que l'exception soulevée à cet égard ne peut être accueillie;

Considérant que la partie adverse expose, par ailleurs, que le recours paraît se donner pour objet l'annulation de l'arrêté du Gouvernement du 12 décembre 2013 dans son intégralité, mais que les requérants n'ont vocation qu'à l'attribution d'une autorisation d'exploiter un service de taxis au moyen d'un à sept véhicules électriques; qu'elle estime que le recours doit être limité à l'annulation de l'acte attaqué en tant qu'il n'accorde pas l'autorisation sollicitée par les requérants, laquelle est classée en ordre utile pour obtenir une autorisation si un titulaire ne la met pas en œuvre ou perd celle-ci; qu'elle soutient à titre subsidiaire que le recours ne pourrait tout au plus concerner que l'octroi d'une autorisation aux cinq derniers bénéficiaires

de l'acte attaqué, puisque toute modification dans les points attribués aux requérants, même s'ils devaient terminer premiers, ne pourrait aboutir qu'au glissement de cinq places dans l'ordre des candidats; qu'elle observe que, dans leur premier moyen, les requérants semblent même ne revendiquer que l'autorisation d'exploiter deux véhicules;

que, dans son dernier mémoire, elle maintient sa position selon laquelle les critiques formulées par chacun des requérants ne concernent directement que leur situation propre; qu'elle affirme que si l'un des moyens devait être considéré comme fondé, elle aurait l'obligation de réexaminer la candidature de chaque requérant, sans que rien ne justifie que tous les bénéficiaires des autorisations délivrées dans le cadre du même acte collectif se voient priver du bénéfice de celles-ci;

qu'à titre subsidiaire, elle sollicite l'application de l'article 14^{ter} des lois coordonnées sur le Conseil d'État et demande à ce dernier d'indiquer quels effets de l'acte doivent être considérés comme définitifs; qu'elle considère que l'objectif poursuivi par les requérants se limite à leur propre situation et que l'atteinte qu'une annulation complète porterait à la sécurité juridique de tous les bénéficiaires serait hors de toute proportion par rapport à l'avantage que les requérants pourraient en retirer; qu'elle fait valoir que tous les bénéficiaires ont largement investi dans l'achat de véhicules électriques et de bornes de recharge et qu'il s'agit là de raisons exceptionnelles au sens de l'article 14^{ter}, alinéa 2, des lois coordonnées;

qu'à titre encore plus subsidiaire, elle sollicite l'application d'une balance des intérêts pour ne pas aboutir à annuler la totalité des effets de l'acte attaqué, plaidant que les conséquences négatives d'une telle annulation l'emporteraient de manière manifestement disproportionnée sur ses avantages; qu'elle expose que cette possibilité n'est prévue par les lois coordonnées qu'au contentieux de la suspension et non au fond, mais qu'il s'agit là d'une carence législative; qu'elle demande à titre encore plus subsidiaire de poser à la Cour constitutionnelle une question préjudicielle rédigée comme suit :

« Les lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 violent-elles les articles 10 et 11 de la Constitution dès lors que ces lois permettent au Conseil d'État de décider de ne pas accéder à une demande de suspension ou de mesure provisoire lorsque les conséquences négatives de pareille décision pourraient l'emporter de manière manifestement disproportionnée sur ses avantages (article 17, § 2, alinéa 2 des L.C.C.E.) alors que ces mêmes lois ne contiennent pas une disposition équivalente permettant au Conseil d'État de décider de ne pas accéder à une demande d'annulation d'un acte lorsque les conséquences négatives d'une telle décision pourraient l'emporter de manière manifestement disproportionnée sur ses avantages ? ».

qu'à l'audience, elle explique que le nombre d'autorisations qui peuvent être délivrées évolue de manière continue, en fonction du nombre de véhicules effectivement exploités; qu'elle dépose une pièce selon laquelle 1272 taxis circulent sur le territoire régional en juin 2016, dont 97 adaptés aux personnes à mobilité réduite, de sorte qu'à ce jour 25 nouvelles autorisations pour des véhicules ordinaires et 3 pour des taxis adaptés peuvent être délivrées, sans que celles qui ont été accordées par l'acte attaqué ne soient annulées;

Considérant que les requérants répliquent en exposant notamment qu'ils ont bien intérêt à l'annulation de la totalité de l'acte attaqué puisque, comme seuls 50 véhicules peuvent être autorisés, une modification de leurs points modifiera le classement; que, selon eux, il ne faut pas que les titulaires des 50 autorisations

puissent se prévaloir du caractère définitif de l'acte attaqué en tant qu'il leur délivre une autorisation; qu'ils observent qu'en raison de la jonction des causes, les recours portent sur 35 à 50 plaquettes, de sorte qu'il ne faut pas limiter l'étendue du recours; qu'ils développent cette argumentation dans le dernier mémoire et soulignent qu'ils ne critiquent pas seulement les points attribués à leur candidature mais également la manière dont la procédure s'est déroulée;

qu'à propos de la limitation des effets de l'annulation, ils estiment que rien ne justifie qu'il soit davantage porté attention aux intérêts des tiers bénéficiaires d'autorisations, qu'aux leurs, et que ces tiers disposeraient en tout état de cause, le cas échéant, d'un recours indemnitaire à l'encontre de la partie adverse;

qu'à propos de la balance des intérêts, ils font valoir que la position de la partie adverse n'est pas étayée et se borne à une affirmation péremptoire, et que la demande de question préjudicielle est irrecevable, car tardive;

Considérant que les requérants ont un intérêt manifeste à voir annuler l'acte attaqué, en tant qu'il les classe dans la liste de réserve et rejette donc leurs demandes visant à obtenir dans l'immédiat une autorisation pour l'exploitation comme taxis de dix véhicules électriques; que les recours sont recevables;

Considérant, quant à la portée des recours et aux effets de l'annulation, que cette question doit être abordée après l'examen des moyens, si au moins un de ceux-ci s'avère fondé;

Considérant que les requérants prennent un premier moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, de la violation du principe général de droit d'égalité, de la violation de l'article 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs, de la loi du 29 juillet 1991 sur la motivation formelle des actes administratifs, du défaut de motifs admissibles en fait et en droit, de la violation du principe général de droit selon lequel toute décision administrative doit être précédée d'un examen sérieux du dossier, de la violation du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; qu'ils indiquent que l'acte attaqué décide que l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique ne peut porter que sur 7 véhicules électriques maximum par candidat sélectionné, alors que cette limitation ne repose sur aucune base légale, n'est aucunement justifiée et ne repose sur aucun motif pertinent ou adéquat;

qu'ils relèvent, dans une première branche, que le préambule de l'acte attaqué mentionne notamment : «Considérant que l'avis du 13 juin 2013 publié au Moniteur belge le 25 juin 2013 ainsi que l'avis rectificatif ("erratum") publié au Moniteur belge du 5 juillet 2013 ne limite pas le nombre de véhicules par exploitant, le Gouvernement a émis la volonté de limiter à 7 véhicules par exploitant» et que l'avis précité ne prévoit la possibilité de limiter le nombre de véhicules que de manière éventuelle, mais qu'aucun texte légal ne fixe ce nombre; qu'ils soutiennent que l'acte attaqué ne se fonde en rien sur l'avis émis par le jury le 10 octobre 2013 et que la partie adverse mentionne uniquement sa volonté de limiter ce nombre à 7 véhicules, sans qu'il soit possible de déterminer les raisons pour lesquelles c'est ce chiffre qui a été arrêté; qu'ils expliquent que, eu égard au nombre de 50 autorisations, le choix de ce nombre est fondamental dans la mesure où, plus il est petit, plus le nombre de

candidats sélectionnés est élevé; qu'ils exposent que, si la partie adverse avait limité ce nombre à 2 véhicules par candidat, ils auraient obtenu l'autorisation d'exploiter 2 véhicules, et soutiennent que rien ne permet, dans l'acte attaqué, de déterminer pourquoi la partie adverse a arrêté le chiffre de 7 véhicules; qu'ils affirment qu'en raison du large pouvoir d'appréciation de la partie adverse, elle avait un devoir spécial de motivation;

que, dans une deuxième branche, les requérants considèrent que l'avis du jury n'expose pas les motifs pour lesquels le chiffre 7 a été retenu, et qu'il ressort de cet avis qu'au vu des résultats des simulations opérées, il conviendrait d'accorder 2 ou 7 autorisations par candidat, sans expliquer pourquoi on a retenu le nombre de 7 véhicules; qu'ils font valoir que pour départager les *ex aequo* il était possible de prévoir, comme le fait l'article 2 de l'acte attaqué, un tirage au sort par huissier de justice en cas de notes identiques;

qu'en réplique, ils ajoutent que la «Note au Gouvernement», qui met en avant des considérations de rentabilité, constitue une motivation *a posteriori*;

Considérant que la partie adverse répond que les requérants n'ont pas intérêt au moyen puisqu'ils sont placés en ordre utile dans la liste de réserve pour exploiter 7 véhicules; qu'elle considère que la fixation du maximum à 7 véhicules plutôt que 2 est une pure question d'opportunité, sur laquelle les requérants entendent substituer leur appréciation à celle de l'autorité compétente; qu'elle rappelle que l'article 5, alinéa 3, de l'ordonnance prévoit que le Gouvernement fixe le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées notamment en fonction des besoins, et affirme que c'est la raison pour laquelle l'appel aux candidats précisait qu'ils devaient indiquer si leur candidature était divisible; qu'elle souligne que les requérants le savaient puisqu'ils ont indiqué, dans leur candidature, que c'était le cas, et que Monsieur RAYANE a introduit plusieurs demandes afin de contourner cette limitation;

qu'elle constate que la note de méthodologie arrêtée par le jury mentionne le nombre de candidatures et indique que la fixation du nombre maximal relève du Gouvernement, mais que le jury peut émettre un avis sur la question; qu'elle soutient que la fixation du nombre maximal de véhicules ne constitue pas un acte individuel soumis à motivation formelle, mais un acte réglementaire soumis au seul pouvoir d'appréciation du Gouvernement, que le jury a exposé son avis, et que le Gouvernement a décidé en se fondant sur cet avis et sur la « note au Gouvernement»; qu'elle expose que l'idée qui a guidé le choix du Gouvernement fut de permettre l'octroi d'autorisations à plusieurs candidats, et non à deux ou trois, tout en permettant de rentabiliser un investissement dans le cadre de l'exploitation de plusieurs véhicules; que, selon elle, ces deux préoccupations combinées permettent de comprendre pourquoi le nombre de véhicules a été fixé à 7 par candidat;

que, dans son dernier mémoire, elle considère que le moyen vise le choix du nombre maximal et sa motivation, et non le principe de la fixation d'un tel nombre, question qui ne relève pas de l'ordre public; qu'elle relève que cette limitation ne constituait pas une surprise pour les candidats, comme l'indique justement le dépôt de plusieurs candidatures simultanées afin de contourner cette limitation; qu'à titre subsidiaire, elle répète que l'article 5, alinéa 3, de l'ordonnance lui permet de procéder comme elle l'a fait, et soutient qu'il s'agit là d'une décision à portée réglementaire qui ne relève pas du champ d'application de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs; qu'elle estime que les explications figurant dans le mémoire en réponse ne sont dès lors pas une motivation

formelle *a posteriori*; qu'elle affirme que la limitation à sept véhicules relève de son pouvoir d'appréciation dans l'exercice du pouvoir réglementaire, et qu'il n'appartient pas au Conseil d'État de se substituer à elle;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants précisent que leur critique vise bien le fait même que la partie adverse ait fixé un maximum, alors que cette détermination ne repose sur aucune base légale, n'est nullement justifiée, et ne repose sur aucun motif pertinent ou adéquat; qu'ils ajoutent qu'ils ne soutiennent pas que ce nombre aurait dû être fixé à 2, chiffre invoqué à titre d'exemple; qu'ils estiment que le Gouvernement a épuisé la compétence réglementaire qui lui est conférée par l'article 5, alinéa 3, de l'ordonnance du 27 avril 1995 en fixant à 1300 le nombre maximal de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées; qu'ils concluent que l'acte attaqué constitue un acte collectif incontestablement soumis à la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs;

Considérant que les requérants n'ont pas intérêt à contester l'acte attaqué en ce qu'il prévoit un nombre maximal de véhicules par exploitant; qu'en effet, sauf modification du classement, l'absence de tout maximum par candidat eût été défavorable à leurs intérêts puisque des candidats mieux classés auraient obtenu la totalité des 50 plaquettes disponibles; qu'en revanche, ils ont intérêt à critiquer la décision par laquelle l'acte attaqué fixe ce maximum à 7; qu'en effet, c'est la détermination de ce chiffre, plutôt que d'un chiffre inférieur, qui a amené la partie adverse à les classer en liste de réserve et non parmi les bénéficiaires d'autorisation; que c'est aux requérants qu'il revient d'apprécier, par ailleurs, s'il est plus intéressant d'avoir une chance d'obtenir une autorisation pour 2 véhicules plutôt que de figurer en liste de réserve pour 7 véhicules; que le moyen est recevable;

Considérant que le nombre maximal de véhicules pour lequel un même exploitant pourrait recevoir une autorisation n'était pas annoncé dans l'avis publié au *Moniteur belge*; que la partie adverse, constatant le nombre élevé des demandes, l'a fixé après avoir pris connaissance des candidatures et après avoir évalué celles-ci; qu'elle a ainsi déterminé non seulement la portée des autorisations qu'elle délivrait, mais aussi l'admission ou l'éviction de certains candidats; qu'à supposer que cette manière de procéder - qui n'est pas critiquée comme telle par le moyen - soit admissible, encore devait-elle faire l'objet d'une justification particulière, permettant d'établir l'objectivité et la pertinence du chiffre choisi; que cette limitation par exploitant, qui n'était ni publiée ni annoncée, ne revêt pas de caractère réglementaire et n'est pas distincte des décisions individuelles dont elle a déterminé le contenu; que le choix du maximum de 7 véhicules par exploitant ne fait l'objet d'aucune motivation formelle dans l'acte attaqué, et qu'au vu du dossier administratif, les raisons qui ont conduit la partie adverse à retenir ce nombre sont ambiguës; qu'en effet, la proposition du jury a été formulée en fonction de considérations purement

pragmatiques, consistant à éviter de devoir départager des candidats qui avaient reçu la même cotation, mais la note au Gouvernement énonce d'autres justifications; qu'au demeurant, ces dernières ne sont pas étayées, dès lors que, contrairement à ce qui y est affirmé, l'examen des offres révèle qu'il n'y a pas de lien systématique entre le nombre de véhicules envisagé et la performance des dispositifs de rechargement proposés; que le premier moyen est fondé;

Considérant que les requérants prennent un moyen, le deuxième, de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, de la violation du principe général d'égalité, de l'article 5 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, de l'article 6 de l'arrêté 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, de l'article 5 de l'arrêté du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques, du principe général de transparence, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs;

qu'ils indiquent que les candidatures ont été comparées en ayant égard à des sous-critères qui n'étaient pas tous mentionnés dans l'avis publié au *Moniteur belge* et qui n'étaient assortis d'aucune note dans ledit avis; qu'ils soutiennent que, s'ils en avaient eu connaissance, ils auraient pu en tenir compte pour la préparation de leur offre;

qu'ils critiquent l'application du critère relatif au niveau de développement et de performance du taximètre en soulignant que l'avis publié au *Moniteur belge* ne mentionne pas de répartition des points entre les sous-critères qu'il vise, alors que la note relative à la méthode de cotation prévoit une telle répartition entre 6 sous-critères; qu'en outre, ils relèvent que les sous-critères «Modèle de base ou sans informations supplémentaires» et «Autres options» n'étaient pas mentionnés dans l'avis publié; qu'ils précisent avoir obtenu 19 points sur 30 pour ce critère et soutiennent que, s'ils avaient été informés de la répartition des points entre les sous-critères et de l'existence de 2 sous-critères supplémentaires, ils auraient pu en tenir compte dans la préparation des offres et influencer le résultat final;

qu'ils critiquent également l'application du critère relatif aux conditions d'exploitation en soulignant que l'avis publié au *Moniteur belge* ne mentionne pas de répartition des points entre les sous-critères qu'il vise, alors que la note relative à la méthode de cotation prévoit une telle répartition; qu'ils font valoir que ces sous-critères n'étaient pas annoncés, et que le sous-critère relatif au plan de gestion est divisé en plusieurs sous-sous-critères, qui n'étaient aucunement annoncés dans l'avis; qu'ils indiquent avoir obtenu 52 points sur 60 et soutiennent que, s'ils avaient été informés de la répartition des points entre les sous-critères et de l'existence des sous-critères non annoncés, ils auraient pu en tenir compte dans la préparation des offres et influencer le résultat final; qu'ils invoquent les arrêts n° 224.166 du 10 septembre 2013, et n° 220.544 du 10 septembre 2012;

Considérant que la partie adverse répond qu'il n'y a pas eu de discrimination, puisque tous les candidats ont été placés dans la même situation; qu'elle affirme que la note intitulée «Méthode de cotation des dossiers taxis électriques» ne contient aucun nouveau critère, mais vise uniquement à rappeler les

critères énumérés dans la réglementation applicable et à exposer comment le jury les appliquerait dans le cas d'espèce; que, selon elle, aucun autre critère que ceux publiés n'a été retenu, et on ne peut reprocher au jury d'expliquer la manière dont il entend travailler; qu'elle fait encore valoir que les raisons pour lesquelles des points déterminés ont été octroyés pour chaque critère constituent les motifs des motifs, qui ne peuvent être censurés que pour cause d'erreur manifeste d'appréciation; qu'elle ajoute que nul n'a pu être surpris par des éléments qui auraient été ajoutés après le dépôt des candidatures ou en vue de favoriser certains candidats, et que les sous-critères évoqués par les requérants se réfèrent aux éléments énumérés dans le *Moniteur belge*; qu'elle estime que les conditions exigées par les arrêts cités par les requérants sont rencontrées, et que les principes d'égalité de traitement et de transparence sont respectés;

que, dans son dernier mémoire, elle fait valoir notamment que le critère «conditions d'exploitation» dans l'avis publié au *Moniteur belge* indiquait bien que les candidatures seraient examinées en fonction de la qualité de ces conditions, en citant un certain nombre d'exemples; qu'elle estime que tous les éléments qu'elle a retenus pouvaient être pris en compte sans qu'ils dépassent les limites de son pouvoir d'appréciation, et que de nombreux candidats ont été à même d'exposer utilement leur proposition; qu'elle ajoute que les requérants ont obtenu 23/25 pour le sous-critère «plan de gestion», et qu'on peut s'interroger sur leur intérêt à cet argument, puisque aucun candidat n'a obtenu 25/25 et que seules les deux sociétés classées en tête ont obtenu 24/25;

Considérant que les requérants répliquent que, nonobstant la soumission de tous les candidats aux mêmes règles, le principe d'égalité est violé lorsque des critères non annoncés sont pris en considération; qu'ils précisent n'avoir jamais soutenu que de nouveaux critères étaient apparus, mais bien de nouveaux sous-critères; que, selon eux, le passage de l'avis relatif au niveau de développement et de performance du taximètre énonce les seuls sous-critères à prendre en considération, alors que deux nouveaux sous-critères ont été retenus par la partie adverse et que, s'ils en avaient eu connaissance, ils auraient pu modifier les termes de leur candidature;

qu'ils exposent que le passage de l'avis concernant le critère relatif aux conditions d'exploitation énonce les critères à prendre en considération et que le sous-critère «plan de gestion» n'est pas autrement détaillé; qu'ils relèvent que, dans la note, ce sous-critère a été divisé en 10 sous-sous-critères, qui n'étaient aucunement mentionnés dans l'avis, et une répartition des points entre les sous-critères et les sous-sous-critères apparaît, alors qu'elle n'était pas prévue par l'avis; qu'ils affirment que, s'ils avaient eu connaissance de ces éléments, ils auraient pu mieux présenter leur candidature;

Considérant que l'acte attaqué ne constitue pas un marché public, mais un ensemble d'autorisations délivrées ou refusées dans le cadre d'une police administrative de l'économie; que la partie adverse, n'ayant à délivrer qu'un nombre limité d'autorisations, se devait de respecter le principe d'égalité et les règles invoquées au moyen, sans toutefois que le droit des marchés publics soit transposable tel quel à la présente affaire;

Considérant que les critères en fonction desquels les demandes allaient être examinées ont été annoncés et pondérés préalablement, conformément aux dispositions réglementaires rappelées ci-avant; que, pour les besoins de l'analyse des nombreuses demandes, le jury a pu adopter une note précisant, dans le respect des éléments ainsi annoncés, comment il allait appliquer les critères et attribuer les points; que ce procédé encadre le pouvoir d'appréciation de l'administration et concourt à la motivation formelle de l'acte attaqué;

Considérant qu'à propos du critère relatif au taximètre, l'avis et la note prévoyaient respectivement ce qui suit :

Avis

« 3° Niveau de développement et de performance du taximètre : 30 points.

La demande sera affectée de points allant de 0 à 30 en fonction de la qualité des caractéristiques du taximètre agréé par le service de la métrologie du Ministère des Affaires économiques et proposé par le demandeur (telles que connexion avec un lecteur de cartes de crédit, avec un module de mémoire, un GPS/GPRS, feuille de route électronique ...).».

Note

« 3. Niveau de développement et de performance du taximètre (30 points) :

- Modèle de base ou sans informations supplémentaires : 10 points
- Lecteur de carte de crédit : + 5 points
- Feuilles de route électronique : + 5 points
- Module de mémoire : + 3 points
- GPS/GPRS : + 3 points (1 point pour le GPS et 2 pour le GPRS)
- Autres options : + 2 points par option avec un maximum de 4 points

Dans l'hypothèse où le candidat envisage une option (éventuelle possibilité), nous avons attribué la moitié des points relatifs à ladite option.»;

qu'il ne peut être reproché à la partie adverse d'avoir prévu d'attribuer 10 points en présence d'un «modèle de base ou sans informations supplémentaires», ce qui ne constitue pas un sous-critère mais simplement la cotation minimale accordée pour une proposition standard, et dont les requérants ont du reste bénéficié; que les autres éléments cités correspondent à ce qui était annoncé; que la mention des «autres options» ne s'écarte pas de l'avis, dont la rédaction indiquait bien que les éléments cités n'étaient pas limitatifs, ce qui invitait raisonnablement le demandeur à mettre en évidence, le cas échéant, les autres particularités du taximètre qu'il se proposait d'utiliser; que l'article 6, 4°, de l'arrêté du Gouvernement du 4 septembre 2003, précité, énonce que, pour l'appréciation du critère relatif au niveau de développement et de performance du taximètre, «le demandeur joint à sa demande toute précision et tous documents relatifs à ce critère»; qu'à cet égard, le moyen n'est pas fondé;

Considérant qu'à propos du critère relatif aux conditions d'exploitation, l'avis et la note prévoyaient respectivement ce qui suit :

Avis

« 4° Conditions d'exploitation : 60 points.

La demande sera affectée de points allant de 0 à 60 en fonction de la qualité des conditions d'exploitation proposées (telles que plan financier, plan de gestion, importance de la mise à disposition effective du véhicule électrique au public - une mise à disposition effective 24h/24 et 7 jours/semaine par exemple est un "plus" important en faveur du candidat-, nombre de chauffeurs affectés à la conduite des véhicules, connaissance des langues de ces chauffeurs...).

Note

« 4. Conditions d'exploitation (60 points) :

- Plan financier : 5 points

- Plan de gestion : 25 points

Pour le plan de gestion, nous avons tenu compte de la présence des éléments suivants : affiliation à un central, un garage, utilisation d'énergies renouvelables pour le dispositif de recharge des véhicules électriques (ex : panneaux photovoltaïques, pompes à chaleur, éoliennes, ...), la présentation de la société ou du projet, développement de la mise à disposition, présence de promesses d'embauche de chauffeurs, demande de véhicules de réserve, développement du marketing, la mise à disposition des bornes à d'autres exploitants. Nous avons également tenu compte de la présentation globale du dossier.

- Mise à disposition des véhicules : 3 points par service de 6 heures.

- Nombre de chauffeurs : 12 points (1 – 1,5 – 2 – 3 et plus chauffeurs par véhicule). Les 12 points à ceux qui proposent 3 chauffeurs ou plus, 9 points pour deux chauffeurs, 6 points pour 1,5 chauffeurs et 3 points pour un chauffeur par véhicule.

- Connaissances linguistiques des chauffeurs : 2 points par langues avec un maximum de 6 points. On a mis la moitié des points dans le cas où le candidat mentionne des connaissances linguistiques sans donner de précisions.»;

Considérant que si les requérants avaient obtenu le maximum pour le sous-critère «plan de gestion», ce qui ne peut être exclu d'office, ils auraient dépassé le dernier candidat classé; qu'on ne peut leur dénier tout intérêt à cette branche du moyen;

Considérant que la partie adverse a assorti le plan de gestion d'un nombre de points cinq fois supérieur à celui du plan financier, alors que tant l'arrêt du Gouvernement du 4 septembre 2003 que l'avis préalable publié au *Moniteur belge* mentionnent ces deux documents sur le même pied; qu'en procédant ainsi, elle a accordé *a posteriori* au plan de gestion, y compris dans sa présentation formelle, une importance qui n'est ni motivée ni prévisible; qu'il s'agit d'un élément de nature à influencer de manière significative la présentation des candidatures, et qu'en outre, le

dossier administratif ne permet pas de comprendre les cotations attribuées pour le sous-critère «plan de gestion», aucune indication ne figurant dans le tableau de classement; que le moyen est fondé en sa seconde branche;

Considérant que les requérants prennent un troisième moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, du principe général d'égalité, des articles 5 et 8 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur, de l'article 6 de l'arrêté 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, de l'article 5 de l'arrêté du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques, du principe général de transparence, de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs, de la violation du principe général de droit selon lequel toute décision administrative doit être précédée d'un examen sérieux du dossier, de la violation du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir; qu'ils indiquent que la partie adverse aurait dû comparer les diverses candidatures en prenant en considération les mêmes critères d'appréciation pour chaque candidat;

qu'ils relèvent notamment, dans une quatrième branche, que l'avis mentionnait à propos du critère relatif à la rapidité de recharge des batteries : «La demande sera affectée de points allant de 0 à 20 points en fonction de la rapidité de recharge des batteries»; et que la note indique : «Étant donné que toutes les marques proposées permettent la recharge rapide, tous les candidats se sont vu octroyer la totalité des points»; qu'ils constatent que le véhicule Renault Zoe a été sélectionné à 25 reprises alors que le constructeur ne garantit les batteries qu'en permettant une seule charge rapide par mois; qu'ils observent que le véhicule BYDe6 a été choisi à 15 reprises, alors qu'il se recharge en courant alternatif (AC) et non en continu (DC), de telle manière qu'il faut prévoir des bornes semi-rapides à 400V/32A (22kW) et non des bornes rapides; qu'ils font valoir qu'ils peuvent, eux, procéder à des recharges super rapides (80 % en 20 minutes, le constructeur déconseillant toutefois de le faire plus d'une fois par jour) et à des recharges rapides (100 % en 1 heure, sans restriction); qu'ils considèrent comme incompréhensible et injustifié, au vu de ces éléments, d'avoir accordé 20 points à tous les candidats, et qu'au contraire ils auraient dû recevoir plus de points, d'autant que tous les candidats annoncent une mise à disposition du public 24 heures sur 24;

que, dans leur mémoire en réplique, les requérants se réfèrent à des documents émanant du constructeur selon lesquels la BYDe6 se recharge en 2 h au mieux sur les bornes existant en Europe; qu'ils produisent des documents provenant de sites internet selon lesquels cette recharge complète prend 40 minutes en utilisant le 100 kW, mais que de telles bornes capables de délivrer 100 kW n'existent pas en Europe; qu'ils joignent un échange de correspondance entre leur gérant et le responsable de la société *The PluginCompany* confirmant les difficultés de recharger la BYDe6 à 100 kW en DC, à supposer un tel rechargement possible, et confirmant l'impossibilité technique à ce stade de recharger à 100 kW en AC; qu'ils estiment qu'il est donc incompréhensible et injustifié d'avoir accordé 20 points aux candidats proposant ce véhicule; que, dans leur dernier mémoire, ils répètent qu'il n'existe en Europe aucun dispositif permettant la recharge rapide de la BYDe6;

Considérant que la partie adverse répond, quant à la quatrième branche, que l'affirmation selon laquelle un véhicule ne pourrait être rechargé en charge rapide qu'une fois par mois n'est pas étayée sur le plan technique et est incompréhensible puisqu'on n'imagine pas le développement d'un véhicule ainsi limité; qu'elle écarte aussi l'affirmation selon laquelle le véhicule BYDe6 ne pourrait

pas être rechargé rapidement comme dépourvue de sérieux; que, selon elle, la littérature y relative conclut au contraire que tous les véhicules proposés sont compatibles avec des systèmes de recharge électrique en recharge rapide; qu'elle produit un article de presse spécialisée du 29 août 2013 précisant qu'à l'instar de la Nissan New Leaf, la BYDe6 peut être rechargée sur une borne rapide en moins de 30 minutes; qu'à son estime, retenir l'argumentation des requérants reviendrait à ajouter un critère d'évaluation des demandes; qu'elle soutient n'avoir commis aucune erreur manifeste d'appréciation;

Considérant, quant à la quatrième branche, que tous les candidats se sont vu attribuer la même cote de 20/20 pour le critère de rapidité de recharge des batteries, au motif que «toutes les marques proposées permettent la recharge rapide»; que le critère de la rapidité de recharge des batteries a donc été traité de manière abstraite en fonction des caractéristiques du véhicule, sans avoir égard aux possibilités effectivement proposées par chaque candidat selon le type de borne qu'il prévoyait d'utiliser; qu'ainsi, certains candidats, qui n'ont obtenu que 10 ou même 5 points pour le type de borne, ce qui correspond à une charge lente ou normale, ont cependant obtenu 20 points pour le critère de rapidité de recharge; qu'il ressort en outre du dossier que la plupart des candidats proposant d'utiliser le véhicule BYDe6 prévoyaient la recharge complète du véhicule en 2 h, comme l'indique le document du constructeur; que cet élément tend à corroborer les pièces produites par les requérants, selon lesquelles une recharge plus rapide de ce véhicule ne serait pas techniquement possible à l'heure actuelle en Belgique; que les requérants se prévalaient quant à eux d'une recharge complète en 1 heure, et à 80 % en 20 minutes; que l'octroi de cotations identiques à des propositions aussi différentes n'est pas justifié à suffisance; que, dans ces conditions, l'acte attaqué méconnaît l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement du 21 juin 2012, qui impose de tenir compte de «l'engagement du demandeur de doter ses installations d'une ou de plusieurs bornes électriques destinées à assurer l'alimentation des véhicules électriques exploités comme taxis tant par lui-même que, le cas échéant, par d'autres exploitants et de la rapidité de recharge des batteries par ces bornes» et l'obligation de motivation formelle des actes administratifs; que la quatrième branche du moyen est fondée;

Considérant qu'il ressort de ces éléments que certains des moyens justifient l'annulation de l'acte attaqué; qu'il y a lieu de statuer sur la portée et les effets de l'annulation; qu'il n'y a pas lieu d'examiner le quatrième moyen, qui n'est pas de nature à déboucher sur une annulation plus étendue;

Considérant que l'objet direct des recours consiste à voir annuler la décision qui a été adoptée quant à chaque demande d'autorisation introduite par les sociétés requérantes afin que la partie adverse réexamine les mérites de celle-ci; que, pour décider si les recours tendent à une annulation totale ou partielle, il convient de déterminer si les décisions individuelles contenues dans l'article 1^{er} de l'acte attaqué,

qui constituent une décision collective, sont ou non dissociables des décisions reprises à l'article 2 et qui classent les requérants en liste de réserve;

Considérant que le nombre de taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale est limité à 1300; que, selon les termes de l'avis publié au *Moniteur belge* du 25 juin 2013 en vue de l'adoption de l'acte attaqué, le nombre d'autorisations à attribuer s'élevait à 50; que les 55 candidatures jugées recevables par le jury couvraient 219 demandes de plaquettes (ou véhicules autorisés); que, dans ce cadre, la sélection de certains candidats a donc nécessairement eu pour effet d'écarter les autres ou du moins de les reléguer dans la liste de réserve;

que, même si le nombre de 50 plaquettes n'est pas définitif et que de nouvelles possibilités d'autorisation existent à l'heure actuelle, la partie adverse n'établit pas qu'en cas d'annulation du seul rejet de leur candidature, les requérants retrouveraient la même chance d'être autorisés à exploiter des véhicules électriques; qu'en effet, le nombre de véhicules autorisables est inférieur à celui qui était disponible au moment de l'acte attaqué, et d'autres candidats peuvent apparaître; qu'au demeurant, rien n'assure que la partie adverse déciderait d'attribuer toutes les plaquettes disponibles à des véhicules électriques; qu'il ressort de ces considérations que l'annulation doit s'étendre à l'ensemble de l'acte attaqué;

Considérant, quant à la demande d'application de l'article 14^{ter} des lois coordonnées sur le Conseil d'État, que les personnes bénéficiant des autorisations contenues dans l'acte attaqué ont été avisées de l'introduction de recours et n'ont pas demandé à intervenir dans la procédure; qu'elles ont connaissance d'un risque d'annulation et disposent, le cas échéant, de la possibilité de poursuivre la réparation du préjudice qu'elles encourent; qu'elles ont bénéficié de l'acte attaqué pendant la durée de la procédure et disposent, en cas de réfection de l'acte annulé, de la chance d'obtenir une nouvelle désignation; que cette situation ne présente pas de caractère exceptionnel justifiant de décider le maintien définitif des effets de l'acte attaqué en ce qui les concerne;

Considérant toutefois que la rétroactivité d'une annulation anéantissant les autorisations accordées par l'acte attaqué ne procurerait aucun avantage aux requérants; qu'une telle annulation impliquerait en revanche que l'exploitation des 50 véhicules autorisés par l'acte attaqué devienne *a posteriori* irrégulière, et que dès le prononcé de l'arrêt, ces véhicules devraient cesser de circuler comme taxis, jusqu'à ce que la partie adverse décide des suites à donner à l'annulation et des modalités d'une éventuelle réfection de l'acte; que cette situation porterait atteinte non seulement aux intérêts des exploitants autorisés, mais aussi au service d'intérêt général que constitue l'exploitation des taxis, dont la capacité se trouverait

brusquement diminuée; qu'en l'espèce, le rétablissement immédiat de la légalité ne s'opèrerait donc qu'au détriment de la continuité de ce service; que cette circonstance est suffisamment exceptionnelle pour qu'il y ait lieu de faire droit à la demande de la partie adverse et d'ordonner le maintien provisoire des effets de l'acte attaqué en tant qu'il accorde des autorisations; qu'une durée de quatre mois paraît suffisante pour permettre à la partie adverse de prendre les mesures adéquates; qu'il y a lieu de maintenir provisoirement les effets de l'acte attaqué, en ce qu'il accorde les autorisations visées à l'article 1^{er}, jusqu'à la fin du quatrième mois suivant la notification du présent arrêt;

Considérant que la loi ne permet pas au Conseil d'État de pratiquer la «balance des intérêts» au stade de l'annulation, mais seulement en référé, comme le prévoit l'article 17, § 2, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État; que la question préjudicielle proposée par la partie adverse n'identifie pas quelle catégorie de justiciables serait victime de la violation alléguée des articles 10 et 11 de la Constitution; qu'en outre, cette question est formulée tardivement dans le dernier mémoire; qu'il n'y a pas lieu de la poser;

Considérant que, dans leur dernier mémoire, les requérants sollicitent une indemnité de procédure sans en indiquer le montant; que les cinq affaires se présentaient de manière identique; qu'il y a lieu de leur accorder le montant de base fixé à 700 euros,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

Les affaires portant les numéros de rôle 211.983/XV-2496, 211.884/XV-2497, 211.985/XV-2498, 211.986/XV-2499 et 211.988/XV-2500 sont jointes

Article 2.

Est annulé l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2013, publié au *Moniteur belge* du 23 décembre 2013, accordant des autorisations d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicules électriques ou étendant à un certain nombre de véhicules électriques des autorisations d'exploiter un service de taxis antérieurement octroyées.

Article 3.

Les effets de l'article 1^{er} de l'arrêté précité du 12 décembre 2013 sont maintenus provisoirement jusqu'au 1^{er} février 2017.

Article 4.

Le présent arrêt sera publié par extrait dans les mêmes formes que l'arrêté annulé.

Article 5.

Une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros est accordée aux requérants.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 1000 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le vingt-huit septembre deux mille seize par :

M.	M. LEROY,	président de chambre,
M.	I. KOVALOVSKY,	conseiller d'État,
Mme	D. DÉOM,	conseiller d'État,
Mme	N. ROBA,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

N. ROBA

M. LEROY