

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 242.902 du 9 novembre 2018

A. 221.882/XV-3383

En cause : **la société privée à responsabilité limitée FYLRA,**
ayant élu domicile chez
M^e Joëlle SAUTOIS, avocat,
galerie du Roi 30
1000 Bruxelles,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Jean-Paul LAGASSE, avocat,
place de Jamblinne de Meux 41
1030 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 3 avril 2017, la s.p.r.l. FYLRA demande l'annulation

- de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 janvier 2017 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 (Moniteur belge du 1^{er} février 2017),
- ainsi que de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 mars 2017 modifiant cet arrêté (Moniteur belge du 31 mars 2017).

II. Procédure

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse et en réplique ont été régulièrement échangés.

M. Denis DELVAX, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure et un rapport sur l'article 14 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État.

Les rapports ont été notifiés aux parties.

Les derniers mémoires ont été régulièrement échangés.

Par une ordonnance du 27 septembre 2018, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 6 novembre 2018 à 9 heures 30.

M. Marc JOASSART, conseiller d'État, a fait rapport.

M^e Joëlle SAUTOIS, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Jean-Paul LAGASSE, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Denis DELVAX, premier auditeur, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

Les faits utiles à l'examen de la cause sont partiellement exposés dans l'arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016, auquel il y a lieu de se référer.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 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 est annulé par l'arrêt précité, qui maintient toutefois les effets de son article 1^{er} jusqu'au 1^{er} février 2017.

Le 23 décembre 2016, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adopte un arrêté portant désignation des membres du jury chargé d'émettre

un avis relatif aux demandes d'autorisation d'exploiter des véhicules électriques comme véhicules taxis. Cet arrêté est publié au Moniteur belge du 4 janvier 2017.

Le 10 janvier 2017, le jury émet un avis, intitulé "Notules", dans lequel il classe les candidatures. Cet avis se présente comme suit :

- " Sont présents :
- Représentant de la Direction des Taxis — Présidence du Jury :
Madame [JL]
 - Représentant de la Direction des Taxis :
Madame [SC]
 - Représentants du Comité consultatif régional des Taxis et Voitures de location avec chauffeur :
Monsieur [JLG]
Monsieur [MD]
 - Représentant des usagers du transport siégeant au Comité consultatif régional des Taxis et Voitures de location avec chauffeur :
Monsieur [JMA]

I. Convocation du jury

Le Gouvernement de Bruxelles-Capitale a approuvé le 23 décembre 2016 un arrêté "portant désignation des membres du jury chargé d'émettre un avis relatif aux demandes d'autorisation d'exploiter des véhicules électriques comme véhicules taxis".

Par courrier du 23 décembre 2016, le Président du jury chargé d'émettre un avis relatif aux demandes d'autorisation d'exploiter des véhicules électriques comme véhicules taxis a convoqué le jury qui doit se réunir afin d'émettre un avis conformément à l'article 5, alinéa 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Région 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".

Le jury a été invité à se présenter le mardi 10 janvier 2017 à 14h, et ce en tant que membre du jury chargé d'émettre un avis relatif aux demandes d'autorisation d'exploiter des véhicules électriques comme véhicules taxis. Le jury devait se réunir à la Direction des taxis située rue du progrès 80/1 à 1035 Bruxelles. Le cabinet d'avocats désigné par l'Administration est présent pour assister le jury dans ses travaux.

Conformément à l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté du 4 septembre 2003 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale précité, le jury émettra un avis sur base de l'examen et de la comparaison des demandes introduites afin d'obtenir l'autorisation d'exploiter un service de taxis composé de véhicules électriques.

II. Contexte

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 en ce qui concerne l'octroi d'une autorisation afin d'exploiter un service de taxis 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".

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".

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.

Par un arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016, le Conseil d'État a annulé l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 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". Un arrêt d'annulation du Conseil d'État fait disparaître, avec effet rétroactif, l'acte qui en a fait l'objet de l'ordonnancement juridique. Cet acte est censé n'avoir jamais été accompli. Cependant, le Conseil d'État a, en l'espèce, maintenu les effets des autorisations octroyées jusqu'au 1^{er} février 2017.

En outre, les arrêts d'annulation lient l'administration auteur de l'acte annulé. L'autorité administrative doit tenir compte du dispositif de l'arrêt, mais aussi des motifs qui en sont le support nécessaire et indissociable. L'autorité administrative doit tirer toutes les conséquences de l'arrêt. En l'espèce, le Conseil d'État a retenu deux critiques, dont le jury doit tenir compte. En premier lieu, la Haute Cour administrative a considéré que la Région ne pouvait pas assortir le plan de gestion et le plan financier d'un nombre maximal de points différents. En deuxième lieu, la Région ne pouvait pas attribuer la même cote de 20/20 pour le critère de rapidité de recharge des batteries pour toutes les demandes.

De plus, il faut tenir compte de deux critiques supplémentaires retenus par l'Auditeur, qui a établi un rapport dans l'affaire devant le Conseil d'État. Le Conseil d'État n'a plus examiné ces critiques, car elles ne pouvaient pas déboucher sur une annulation plus étendue. Cependant, il apparaît que ces critiques sont également fondées. *Primo*, l'Auditeur a estimé que le critère d'évaluation relatif à l'énergie renouvelable ne trouve aucun fondement dans l'article 6 de l'arrêté du 4 septembre 2003 ou dans l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 2012. On ne peut donc pas en tenir compte. *Secundo*, selon l'Auditeur, il n'y a pas d'explications pourquoi certains demandeurs ont obtenu deux points supplémentaires au titre d'autres options dans le cadre de l'évaluation des offres par rapport au critère "Niveau de développement et de performance du taximètre".

Dans le cadre d'une procédure, qui a comme objet la délivrance d'une autorisation, l'autorité administrative est, en principe, obligée de statuer. Ainsi, une même obligation existe quand le Conseil d'État a annulé une décision d'octroi d'une autorisation d'exploiter un service de taxis.

Sur base de cet arrêt, il est nécessaire d'examiner et de comparer à nouveau les demandes introduites antérieurement accordant lesdites autorisations. L'article 5, alinéa 2 de l'arrêt du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003, précité, prévoit qu'un jury dont les membres sont désignés par Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale émette un avis.

III. Méthodologie

Méthode de cotation des dossiers taxis électriques

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.

53 dossiers ont été analysés.

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 (option cey-system ou équivalent, sélection automatique des tarifs, téléphone main-libre) : +2 points par option avec un maximum de 4 points

Dans l'hypothèse où le candidat envisage une option (éventuelle possibilité), il faut attribuer la moitié des points relatifs à ladite option.

4. Conditions d'exploitation (60 points) :

Éléments à prendre en compte :

- Plan financier
- Plan de gestion

Pour le plan de gestion, il faut tenir 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. Il faut également tenir compte de la présentation globale du dossier.

- Mise à disposition des véhicules
- Nombre de chauffeurs
- Connaissances linguistiques des chauffeurs

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

La totalité des points doit être attribuée aux véhicules ayant l'autonomie renseignée la plus élevée parmi l'ensemble des dossiers, à savoir la Tesla. Pour les autres véhicules, il faut attribuer 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) :

La totalité des points doit être attribuée aux véhicules ayant le volume de coffre renseigné le plus élevé parmi l'ensemble des dossiers, à savoir la Tesla. Pour les autres véhicules, il faut attribuer 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):

Dans l'évaluation, on tient compte de 4 éléments :

- Présence d'une offre commerciale concrète : on vérifie si le candidat ne parle pas des bornes ou s'il n'apporte pas la preuve qu'une demande a été faite auprès d'un installateur; on vérifie s'il existe un engagement ferme (c'est-à-dire une déclaration sur l'honneur d'installer de telles bornes si obtention d'autorisation); on vérifie si le dossier contient une offre commerciale concrète au nom de la société désirant installer de telles bornes.

- Installation prévue par un tiers : ce critère est lié au premier mais le concrétise davantage. Pour ce critère, le candidat a reçu la même cotation que pour le critère précédent "présence d'une offre commerciale concrète".

- Emplacement de la borne sur terrain privé : on vérifie s'il n'y a pas d'indication de terrain privé, on vérifie si le candidat s'engage à placer la borne sur un terrain privé sans en apporter la preuve, on vérifie s'il en apporte la preuve (acte notarié, contrat, photos, etc.). Exception : on vérifie si le candidat a l'intention de placer la borne sur un emplacement qui lui est réservé au sein d'un parking public.

- Energies renouvelables

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

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

Il faut évaluer de la sorte :

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

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

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

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

Il faut toutefois avoir égard au désavantage que présente le véhicule BYDe6 par rapport à la Nissan Leaf, expliqué dans l'arrêt du Conseil d'État, à savoir

le fait que la BYDe6 se recharge en courant alternatif et non en continu, de telle manière qu'il faut prévoir des bornes semi-rapides à 22kW et non des bornes rapides.

Par conséquent, on repasse sur une charge accélérée, ce qui équivaut à 15 points.

Il convient donc de limiter l'octroi des points pour ce critère à 15 lorsque les candidats proposent une BYDe6.

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.

La cote maximale s'élèvera à 240 points.

IV. Évaluation

Vu l'examen des dossiers, le jury propose, après délibération, le classement suivant:

Tableau récapitulatif du classement

[... XXXX ...]

Sur base de la remarque de Monsieur [D], le Jury propose néanmoins que le Gouvernement bruxellois demande, le cas échéant, l'avis du Comité consultatif régional des Taxis et Voitures de location avec chauffeur sur l'éventuelle limitation d'octroi d'autorisations par exploitant et ce, avant de statuer sur la proposition faite et, en tout état de cause si le Comité ne sait pas se réunir, de justifier l'éventuelle limitation".

Le 26 janvier 2017, le Gouvernement régional 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 est publié au Moniteur belge le 1^{er} février 2017, se présente comme suit :

" Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, telle que modifiée notamment par les lois spéciales du 8 août 1988, 16 juillet 1993 et 13 juillet 2001, l'article 6, § 1^{er}, X, 8^o;

Vu l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, les articles 3 à 5;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 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;

Vu 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;

Vu 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, les articles 48 à 52;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques;

Vu l'avis du 13 juin 2013 publié au Moniteur belge du 25 juin 2013 et l'appel y figurant à destination des exploitants d'un service de taxis ou des candidats exploitants d'un service de taxis ainsi que l'avis rectificatif ("erratum") publié au Moniteur belge du 5 juillet 2013;

Vu les arrêts du Conseil d'État n° 235.892, n° 235.893, n° 235.894, n° 235.895, n° 235.896, n° 235.897 du 28 septembre 2016 annulant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 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 l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 décembre 2016 portant désignation des membres du jury chargé d'émettre un avis relatif aux demandes d'autorisation d'exploiter des véhicules électriques comme véhicules taxis;

Vu l'avis émis le 10 janvier 2017 par le jury composé par l'arrêté du Gouvernement du 23 décembre 2016 portant désignation des membres du jury chargé d'émettre un avis relatif aux demandes d'autorisation d'exploiter des véhicules électriques comme véhicules taxis;

Considérant qu'ensuite de l'avis précité publié au Moniteur belge, 242 demandes ont été introduites;

Considérant que 55 demandes ayant été introduites complètes dans les délais, elles peuvent être examinées et comparées aux fins de les départager dès lors que le nombre total de véhicules pour lesquels ces demandes d'exploitation ont été introduites excède le nombre maximum de 50 véhicules électriques pour lesquels ces autorisations sont susceptibles d'être délivrées ou étendues conformément à la réglementation applicable, comme rappelé notamment dans l'avis publié au Moniteur belge;

Considérant que 2 des demandes ayant été introduites complètes dans les délais font part de l'existence de dette envers l'Office National de la Sécurité Sociale, elles sont écartées pour non-respect de l'article 2, § 3, 2°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

Considérant que l'examen et la comparaison de toutes ces demandes ont été préparés par le jury chargé d'émettre un avis et qui, au terme de ce travail, a émis l'avis précité du 10 janvier 2017;

Considérant qu'après examen des différentes demandes et comparaison de celles-ci, des points ont été attribués, conformément à la disposition de l'article 6 de l'arrêté du 4 septembre 2003 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et compte tenu des coefficients de pondération, tels que fixés dans 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;

Considérant que, dans ses arrêts d'annulation précités, le Conseil d'État a considéré que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne pouvait pas assortir le plan de gestion et le plan financier d'un nombre maximal de points différent et qu'il convenait de ne pas attribuer la même cote pour le critère d'évaluation relatif à la rapidité de recharge des batteries à toutes les demandes;

Considérant, en outre, que Monsieur le Premier Auditeur a, dans son rapport, estimé que le critère d'évaluation relatif aux énergies renouvelables ne trouvait aucun fondement dans l'article 6 de l'arrêté du 4 septembre 2003 ou dans l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 2012 et que l'octroi de deux points supplémentaires au titre d'autres options dans le cadre de l'évaluation des offres par rapport au critère "niveau de développement et de performance du taximètre" n'était pas justifié;

Considérant que l'avis du 13 juin 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; que le Gouvernement a émis la volonté de limiter le nombre à 7 véhicules par exploitant; que cette limitation vise à répondre à une série de défaillances du marché; que cette limitation permet d'assurer une diversité suffisante des concurrents sur le marché en ne limitant pas l'octroi à deux ou trois acteurs; que cette limitation permet de préserver l'égalité des chances entre les petits et grands exploitants; que cette limitation permet d'assurer une meilleure répartition des taxis entre les différents segments du secteur; que cette limitation permet d'assurer une qualité du service en termes de disponibilité temporelle et géographique; que la limitation à 7 se base sur la combinaison de ces différentes préoccupations;

Considérant que, conformément à l'article 7, § 1^{er}, de l'ordonnance du 27 avril 1995, les autorisations d'exploiter un service de taxis délivrées par le présent arrêté sont d'une durée de sept ans et qu'en application de l'article 7, §§ 1^{er} et 3, de cette ordonnance, les autorisations d'étendre à un nombre complémentaire de véhicules une autorisation préexistante d'exploiter qui demeure celle visée à l'article 7 de cette ordonnance à compter de sa délivrance ou de la date visée à l'occasion de son dernier renouvellement;

Vu l'utilité publique des services de taxis;

Vu l'avis de l'inspecteur des finances, donné le 14 janvier 2017;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 26 janvier 2017;

Sur la proposition du Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Les autorisations suivantes pour exploiter un service de taxis sont accordées :

- à la SCRL "Z.E. TAXI" une autorisation d'exploiter un service de taxis avec trois véhicules électriques. Cette autorisation est accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;

- à M. [KRL] une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique. Cette autorisation est accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;

- à la SCRI "NANAZ" l'extension de l'autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de cinq véhicules électriques;

- à la SCS "PIGEON EXPRESS" l'extension de l'autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de deux véhicules électriques;

- à M. [IH] une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique. Cette autorisation est accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;

- à la SPRL "CABITAR" l'extension de l'autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de deux véhicules électriques;

- à la SA "LIBERTY CARS" l'extension de l'autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de sept véhicules électriques;

- à la SPRL "ALRAHA" l'extension de l'autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de sept véhicules électriques.

Article 2. En raison de l'obtention d'un nombre égal de points, un tirage au sort par huissier de justice déterminera parmi les exploitants suivants ceux qui se verront accorder des autorisations pour exploiter un service de taxis ainsi que le nombre d'autorisations qui leur seront accordées :

- la SCS "NEW HOPE" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;

- la SCS "HANY" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec trois véhicules électriques maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;

- la SCS "TAXI NATIONAL" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;

- M. [DN] : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "MALIESSE" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "JMP TAXI" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec deux véhicules électriques maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "KARDAM TAXI" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "OMEGA" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec quatre véhicules électriques maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "J.F. TAXI" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec trois véhicules électriques maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "ZRAYEB COMPANY" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec deux véhicules électriques maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SNC "KINIGI" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014;
- la SCS "ALPHA" : une autorisation d'exploiter un service de taxis avec quatre véhicules électriques maximum. Cette autorisation sera accordée pour une durée de sept ans prenant cours le 1^{er} janvier 2014.

Article 3. En cas de refus d'accepter les autorisations prévues aux articles 1 et 2 ou à défaut de mise en circulation effective des véhicules électriques dans les six mois de la notification de l'autorisation ou de l'extension d'autorisation, celles-ci peuvent être accordées en ordre décroissant et par tirage au sort par huissier de justice en cas de cotations identiques :

- par priorité, aux exploitants visés à l'article 2 qui, après le tirage au sort par huissier de justice, ne seraient pas totalement désintéressés d'obtenir des autorisations;
- à la SPRL "Z-TAXIS" portant sur sept véhicules électriques;
- à la SPRL "TRECO" portant sur sept véhicules électriques;
- à la SPRLU "RAYANE & PARTNER" portant sur sept véhicules électriques;
- à la SPRL "Z-TRANS" portant sur sept véhicules électriques;
- à la SPRL "TRAMYSO" portant sur sept véhicules électriques;
- à la SCS "BPH" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SCRI "LANGLICHE" portant sur un véhicule électrique;
- à la SPRL "MILIMO" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "FYLRA" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "CABISAR BIS" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SCRL "MAHDAOUI" portant sur sept véhicules électriques;
- à M. [AY] portant sur un véhicule électrique;
- à M. [DS] (sous la forme d'une personne morale à constituer) portant sur deux véhicules électriques;
- à M. [MZ] (sous la forme d'une personne morale à constituer) portant sur un véhicule électrique;
- à la SPRL "DKM" portant sur quatre véhicules électriques;
- à M. [DW] portant sur sept véhicules électriques;
- à la SCS "MICHEL" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "KARA" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "SIDÍ & CO SERVICES" portant sur sept véhicules électriques;
- à la SCS "WABER" portant sur trois véhicules électriques;

- à la SCRL "E.M.A." portant sur deux véhicules électriques;
- à la SCS "LUCA LIMOUSINE" portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "B.K." portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "KAVE" portant sur un véhicule électrique;
- à la SCS "HAHATI TX" portant sur trois véhicules électriques;
- à la SPRL "AKBAS" portant sur un véhicule électrique;
- à "TAXI RPURE" (sous la forme d'une personne morale à constituer) portant sur un véhicule électrique;
- à M. [AMM] portant sur un véhicule électrique;
- à la SCS "B.J.M." portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL "S.T.E.A." portant sur un véhicule électrique;
- à M. [JCM] portant sur un véhicule électrique;
- à M. XXXX portant sur un véhicule électrique;
- à M. [SP] portant sur un véhicule électrique.

Article 4. En cas de refus d'accepter les autorisations prévues aux articles 1 et 2 ou à défaut de mise en circulation effective des véhicules électriques dans les six mois de la notification de l'autorisation ou de l'extension d'autorisation, le ministre qui a le transport rémunéré de personnes dans ses attributions peut octroyer les autorisations aux exploitants visés à l'article 3 en y respectant le classement établi.

Article 5. Le ministre qui a le transport rémunéré de personnes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 6. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} février 2017".

Il s'agit du premier acte attaqué.

Le 23 mars 2017, le gouvernement adopte un arrêté "correctif" motivé comme suit :

" Considérant que l'article 1^{er} (4^e tiret) de l'arrêté précité du 26 janvier 2017 accorde une autorisation d'exploiter un service de taxis au moyen de deux véhicules électriques à la S.C.S. "PIGEON EXPRESS";

Considérant que cette décision se fonde sur une erreur de calcul des points attribués par le jury chargé d'examiner les demandes introduites en rapport avec les critères concernant l'autonomie théorique des véhicules proposés telle que renseignée par le constructeur, critère n° 5, d'une part, et le volume du coffre des véhicules proposés, critère n° 6, d'autre part, que la demande introduite par la S.C.S. "PIGEON EXPRESS" proposait en effet l'exploitation de deux véhicules différents, l'un de marque NISSAN LEAF 2.0 et l'autre de marque BYD-E6; que les points attribués à la demande en rapport avec les deux critères précités l'ont été comme si les deux véhicules proposés avaient été tous deux de la marque BYD-E6; que la demande introduite par la S.C.S. "PIGEON EXPRESS" a dès lors été créditée à tort de 24,32 points en rapport avec le critère n° 5 et de 9,06 points en rapport avec le critère n° 6 alors qu'une moyenne pondérée des points y afférents compte tenu de ce que deux véhicules différents étaient proposés devait créditer cette demande de 20,225 points en rapport avec le critère n° 5 et de 8,255 points en rapport avec le critère n° 6; qu'il s'en déduit que la demande introduite par la S.C.S. "PIGEON EXPRESS" doit être créditée d'un total de 189,18 points et non de 194,08 points, comme erronément conclu, de telle sorte que la société demanderesse doit être classée, dans le classement de toutes les demandes examinées, après la SPRL "MILIMO" (dont la demande a recueilli 190,02 points) et avant la SPRL "FYLRA" (dont la demande a recueilli 186,58 points);

Considérant que l'arrêté du 26 janvier 2017 constituant un acte administratif collectif, la portée du présent arrêté revêt le caractère d'un acte à portée individuelle portant retrait partiel avec nouvelle décision uniquement en ce qui concerne la SCS "PIGEON EXPRESS" précitée et à seule fin de corriger l'erreur de calcul précitée commise lors de l'examen de la demande introduite par cette société-là;

Considérant que l'adoption du présent arrêté n'a pas d'incidence financière ou budgétaire particulière dès lors qu'il ne modifie que la place d'un candidat dans le classement opéré par l'arrêté du 26 janvier 2017 dont l'adoption a été précédée de l'avis de l'Inspecteur des finances, donné le 14 janvier 2017 et de l'accord du Ministre du Budget, donné le 26 janvier 2017 et confirmé, pour autant que de besoin, ce jour".

Cet arrêté est publié au Moniteur belge du 31 mars 2017 et il constitue le second acte attaqué.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèses des parties

La partie requérante indique que son recours est recevable tant *ratione temporis* que *ratione materiae*. En effet, elle explique avoir introduit son recours dans les soixante jours suivant la publication des actes attaqués au Moniteur belge et avoir intérêt à obtenir l'annulation de la note qu'elle a obtenue, de celle des sociétés mieux classées et du classement entériné par la partie adverse.

Elle constate, dans son mémoire en réplique, que l'arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016 a annulé l'arrêté du 12 décembre 2013 dans son intégralité. Elle n'aperçoit pas en quoi il y aurait lieu de s'écarter de l'enseignement de cet arrêt et que c'est donc bien tout le premier acte attaqué ainsi que son arrêté "correctif" qui devraient, le cas échéant, être annulés.

La partie adverse ne conteste pas la recevabilité *ratione temporis*. Elle observe que le recours se donne pour objet l'annulation de tout l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 janvier 2017 et de son arrêté "correctif". Elle fait valoir que la partie requérante n'a vocation qu'à l'attribution d'une autorisation d'exploiter un service de taxis au moyen d'un ou deux véhicules électriques et que, par conséquent, la portée de son recours ne peut qu'être limitée à la décision de ne pas lui accorder l'autorisation sollicitée. Au vu des arguments avancés dans les moyens, elle constate que même si sa candidature avait obtenu la totalité des points concernés par les critiques formulées, elle demeurerait placée dans la liste de réserve. Elle en conclut que l'objet réel du recours ne consiste dès lors qu'à modifier la place dans la liste de réserve. À titre subsidiaire, elle soutient que ce recours ne pourrait tout au plus concerner que l'octroi d'une autorisation d'exploiter un service de taxis avec deux véhicules électriques accordée au dernier bénéficiaire du premier acte attaqué. Même dans

l'hypothèse maximaliste du classement de la demande de la partie requérante en première position, cette conclusion ne pourrait avoir pour effet que de faire reculer chacun des autres candidats dans le classement et, dès lors, d'exclure le seul dernier candidat de la liste des bénéficiaires et de le verser en première place dans la liste de réserve. Elle soutient que le recours doit dès lors être limité à la décision de ne pas accorder à la partie requérante une autorisation d'exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de deux véhicules, voire, à titre subsidiaire, à l'attribution de sa place dans la liste de réserve ou, à titre encore plus subsidiaire, à l'attribution d'une autorisation d'exploiter un véhicule taxi au dernier bénéficiaire du premier acte attaqué, la société "ZRAYEB COMPANY".

IV.2. Appréciation

La partie requérante a un intérêt manifeste à voir annuler le premier acte attaqué, en tant qu'il la classe dans la liste de réserve et rejette donc sa demande visant à obtenir dans l'immédiat une autorisation pour l'exploitation comme taxis de deux véhicules électriques ainsi que le second qui modifie le premier en maintenant la s.c.s. PIGEON EXPRESS a une meilleure place que la partie requérante dans le classement des candidatures.

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

V. Premier moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

La partie requérante prend un premier moyen de la violation de l'article 190 de la Constitution, de l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 septembre 2003 précisant les critères complémentaires selon lesquels les demandes d'autorisation d'exploiter un service de taxis sont examinées et fixant la norme et le contenu de l'avis au public et la procédure d'examen des demandes, de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs et de l'excès de pouvoir.

Dans son dernier mémoire, la partie requérante se désiste de ce moyen.

V.2. Appréciation

Compte tenu du fait que la partie requérante s'est désistée de ce moyen dans son dernier mémoire, il n'y a plus lieu d'examiner celui-ci.

VI. Deuxième moyen

VI.1. Thèses des parties

La partie requérante prend un deuxième moyen de la violation de l'autorité de la chose jugée par l'arrêt du Conseil d'État n° 235.892 du 28 septembre 2016, des articles 10 et 11 de la Constitution, du principe général de droit d'égalité ainsi que du principe général de légitime confiance, 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 et de ses arrêtés d'exécution, de la méconnaissance de l'avis du 13 juin 2013 contenant un appel à destination des exploitants d'un service de taxis et de la règle exprimée par l'adage *patere legem quam ipse fecisti*, de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à 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, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Elle expose que la partie adverse a décidé, dans le premier acte attaqué, que l'autorisation d'exploiter un service de taxis avec un véhicule électrique ne peut porter que sur sept véhicules électriques maximum par candidat sélectionné alors que, d'une part, le principe de cette limitation à sept plutôt qu'à un nombre inférieur devait reposer sur une base légale et être justifié au regard des principes d'égalité et de non-discrimination et que, d'autre part, le choix de ce nombre devait reposer sur des motifs pertinents ainsi que le Conseil d'État l'a d'ailleurs indiqué dans son arrêt précité.

Elle explique qu'elle n'aperçoit pas en quoi les motifs exprimés dans le premier acte attaqué répondent aux griefs retenus comme fondés par le Conseil d'État et, spécialement, celui selon lequel les justifications retenues doivent être étayées. Elle considère que la partie adverse ne semble avoir recouru qu'à des considérations théoriques, non étayées, uniquement destinées à lui éviter de remettre en cause les autorisations déjà délivrées sous l'empire de l'arrêté annulé par le Conseil d'État. Selon elle, la partie adverse a poursuivi un objectif critiquable consistant à fixer le nombre maximal de véhicules pour lequel un même exploitant pourrait recevoir une autorisation après avoir pris connaissance des candidatures et après avoir évalué celles-ci, déterminant ainsi la portée des autorisations qu'elle

délivrait mais aussi l'admission ou l'éviction de certains candidats. Partant, ce choix a été motivé *a posteriori*, d'une manière abstraite et incompréhensible.

Elle reprend, dans son mémoire en réplique, les considérations développées dans sa requête en annulation et ajoute qu'elle n'aperçoit pas en quoi les motifs exprimés dans le premier acte attaqué répondent aux griefs retenus comme fondés par le Conseil d'État et, spécialement, celui selon lequel les justifications retenues doivent être étayées. Elle considère également qu'elle a intérêt au moyen, ne fut-ce que parce que la partie adverse aurait pu décider de n'accorder qu'une autorisation d'exploiter par candidat de sorte que, eu égard à son classement, elle aurait alors été bénéficiaire d'une autorisation.

Dans son dernier mémoire, elle se réfère à son moyen tel que développé dans sa requête et dans son mémoire en réplique

La partie adverse répond que, selon l'arrêt précité, la partie requérante n'a pas intérêt à contester le premier acte attaqué en ce qu'il prévoit un nombre maximal de véhicule par exploitant. Selon elle, la censure du Conseil d'État ne portait que sur le choix du nombre maximum de sept véhicules par exploitant en ce qu'il ne faisait l'objet d'aucune motivation formelle dans le premier acte attaqué. Dans son arrêté de réfection, elle a tenu à motiver précisément la raison pour laquelle le nombre maximum de véhicules pouvant être exploités par un même exploitant est limité à sept. Elle considère que cette motivation démontre qu'elle a bien tiré les enseignements de l'arrêt d'annulation. Cela permet de comprendre la raison pour laquelle le gouvernement a retenu le nombre de maximum sept véhicules par exploitant en considérant qu'un nombre supérieur limiterait le nombre d'exploitants de taxis électriques à seulement deux ou trois acteurs et qu'un nombre inférieur aurait un effet négatif sur la qualité du service. Cette motivation se trouve expressément exprimée dans le premier acte attaqué lui-même et les raisons de retenir le chiffre de sept sont claires, raisonnables et compréhensibles. Elle soutient que quant bien même d'autres arguments pourraient plaider pour retenir un nombre supérieur ou inférieur, il s'agit là d'une question de pure opportunité pour laquelle le Conseil d'État n'est pas compétent. Elle ajoute qu'en tout état de cause, l'élément que la partie requérante critique dans son moyen n'a pu lui causer grief tel qu'elle l'expose. Dans la mesure où celle-ci a introduit une candidature portant sur l'exploitation de seulement un ou deux véhicules, la partie adverse ne comprend pas en quoi la partie requérante aurait préparé autrement sa candidature en fonction de la limitation du nombre maximum de véhicules pouvant être exploités par un même exploitant à sept unités si cette dernière avait été avisée de cette limite au moment de l'introduction de sa candidature. Elle en conclut qu'en toute hypothèse, le moyen

n'est pas susceptible de donner lieu à annulation en application de l'article 14, § 1^{er}, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Dans son dernier mémoire, elle relève que le moyen jugé fondé dans l'arrêt précité portait sur la seule circonstance que la fixation à sept unités du maximum de véhicules électriques pouvant être exploités par un même exploitant ne faisait l'objet d'aucune motivation formelle dans le premier acte attaqué et qu'au vu du dossier administratif, les raisons ayant conduit le gouvernement de la partie adverse à retenir ce nombre étaient ambiguës. Selon elle, la motivation du premier acte attaqué démontre que son auteur a bien tiré et respecté les enseignements de cet arrêt, d'une part, et permet de comprendre, d'autre part, la raison pour laquelle le gouvernement a retenu le nombre maximum de sept véhicules par exploitant en considérant qu'un nombre supérieur limiterait le nombre d'exploitants de taxis électriques à seulement deux ou trois acteurs, (tant pour éviter la concentration de tous les véhicules taxis électriques entre peu d'exploitants que pour assurer une dispersion géographique et temporelle des véhicules exploités dans l'intérêt du public), qu'un nombre inférieur aurait un effet négatif sur la qualité du service (par exemple, au vu des investissements à réaliser, notamment au vu du prix des bornes de recharge rapide des batteries des véhicules électriques) et que la fixation à un nombre de sept unités permettait d'assurer une meilleure répartition des taxis entre les différents segments du secteur pour conclure que la fixation du nombre maximum de véhicules pouvant être exploités par un même exploitant à sept unités se basait sur la combinaison de ces différentes préoccupations.

VI.2. Appréciation

La partie requérante n'a pas intérêt à contester le premier acte attaqué en ce qu'il prévoit un nombre maximal de véhicules par exploitant. En effet, sauf modification du classement, l'absence de tout maximum par candidat eût été défavorable à ses intérêts puisque des candidats mieux classés auraient obtenu la totalité des 50 plaquettes disponibles. En revanche, elle a intérêt à critiquer la décision par laquelle le premier acte attaqué fixe ce maximum à 7. En effet, c'est la détermination de ce chiffre, plutôt que d'un chiffre inférieur, qui a amené la partie adverse à classer la partie requérante en liste de réserve et non parmi les bénéficiaires d'autorisation. Le moyen est recevable.

La compétence attribuée au gouvernement par 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 fixer le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées notamment en fonction

des besoins emporte celle de prévoir un nombre maximum d'autorisation par demandeur, à condition que cette limitation fasse l'objet d'une justification particulière, permettant d'établir l'objectivité et la pertinence du chiffre choisi.

Dès lors que l'ordonnance précitée laisse au gouvernement une appréciation discrétionnaire en ce qui concerne les besoins en matière de taxis, il y a lieu de rappeler que le Conseil d'État, qui est le juge de la légalité, ne peut substituer son appréciation à celle de l'autorité administrative et ne peut sanctionner que l'erreur manifeste d'appréciation.

La motivation formelle du premier acte attaqué indique à cet égard :

" Considérant que l'avis du 13 juin 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; que le Gouvernement a émis la volonté de limiter le nombre à 7 véhicules par exploitant; que cette limitation vise à répondre à une série de défaillances du marché; que cette limitation permet d'assurer une diversité suffisante des concurrents sur le marché en ne limitant pas l'octroi à deux ou trois acteurs; que cette limitation permet de préserver l'égalité des chances entre les petits et grands exploitants; que cette limitation permet d'assurer une meilleure répartition des taxis entre les différents segments du secteur; que cette limitation permet d'assurer une qualité du service en termes de disponibilité temporelle et géographique; que la limitation à 7 se base sur la combinaison de ces différentes préoccupations".

Cette motivation lève l'ambiguïté qui avait été retenue dans l'arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016 entre la justification apportée par la proposition du jury et celle de la note au Gouvernement.

La partie requérante n'établit pas que les motifs énoncés par le premier acte attaqué seraient erronés ou que l'autorité aurait commis une erreur manifeste d'appréciation en ne fixant pas la limitation à un nombre inférieur à sept.

Le deuxième moyen n'est pas fondé.

VII. Troisième moyen

VII.1. Thèses des parties

La partie requérante prend un troisième moyen de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, du principe général de droit d'égalité ainsi que du principe général de légitime confiance, de 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 et de l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques, de la méconnaissance de l'avis du 13 juin 2013 contenant un appel à destination des exploitants d'un service de taxis, paru au Moniteur belge le 25 juin 2013 et de la règle exprimée par l'adage *patere legem quam ipse fecisti*, de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur, de la contradiction, de l'insuffisance et de l'inadéquation des motifs, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Elle expose que la partie adverse aurait dû lui attribuer une note plus élevée que celle reçue et, en conséquence, la classer en ordre utile ou à une meilleure place dans la réserve. Elle estime que plusieurs volets de sa note posent question.

Concernant le niveau de développement et de performance du taximètre, elle explique avoir obtenu la note de 26/30, la même note que lors du premier examen par le jury, à savoir 10 points pour le taximètre sans option renseignée, 3 points pour le module de mémoire, 5 points pour le lecteur de carte de crédit, 3 points pour le GPS/GPRS, 5 points pour la feuille de route électronique et aucun point pour les avantages supplémentaires. Elle n'aperçoit pas pourquoi le jury avait estimé devoir intégrer un critère non prévu dans l'avis, étant celui des avantages supplémentaires. Elle estime que, dans la mesure où ce critère a été ajouté, elle aurait dû recevoir 4 points puisqu'elle s'était engagée à installer le taximètre le plus sophistiqué disponible sur le marché et qu'il devait en être de même s'agissant des "autres options".

Concernant le critère n° 4 relatif aux conditions d'exploitation, elle indique avoir obtenu la note de 42/60 mais ne comprend pas pourquoi. Dans l'arrêt précité, le Conseil d'État avait jugé que le dossier administratif ne permettait pas de comprendre les notations attribuées pour le sous-critère "plan de gestion", aucune indication ne figurant dans le tableau de classement. Lors de la réfection de l'acte annulé, elle fait valoir que la partie adverse n'a pas corrigé ce vice puisque celle-ci s'est contentée de se référer à l'avis du nouveau jury, lequel a simplement omis de préciser la pondération dont il affectait les différents sous-critères du critère "conditions d'exploitation".

Concernant le critère n° 6 relatif au volume du coffre, elle ne comprend pas non plus la note qu'elle a obtenue puisqu'il n'est pas certain que tous les véhicules Tesla présentés par les autres candidats méritaient tous 15 points. Elle remarque qu'il existe plusieurs catégories de véhicules Tesla, dont certaines ont un coffre moins grand que celui de la Tesla 813 L.

Concernant le critère n° 8 relatif à la rapidité de recharge des batteries, elle n'a plus obtenu que 10 points sur 20. Elle conteste la note obtenue puisque que son offre mentionnait une recharge rapide à partir d'une borne de recharge dédiée de 32A et qu'en prenant en considération l'enseignement de l'arrêt précité et les notules du jury du 10 janvier 2017, elle aurait dû obtenir plus de points.

Elle conclut qu'il résulte de l'ensemble de ces considérations qu'il n'est pas compréhensible qu'elle n'ait pas obtenu une note globale plus élevée qui lui aurait permis d'être retenue en ordre utile ou d'être mieux classée dans la liste de réserve.

Dans son mémoire en réplique et son dernier mémoire, elle se réfère intégralement à ses écrits antérieurs.

La partie adverse répond que la note de méthodologie ne contient pas de nouveaux critères d'examen mais vise à rappeler les critères énumérés dans la réglementation applicable, en précisant la manière dont le jury travaillerait dans le cadre de l'exécution de sa mission. Le jury s'est simplement entendu, avant d'entamer l'examen des demandes, sur la manière dont les critères énumérés dans ledit avis et affectés des points visés dans le même avis seraient appliqués à chacune des demandes examinées. Elle rappelle que les actes attaqués ne sont pas équivalents à un marché public mais concernent un ensemble d'autorisations individuelles et que la méthodologie appliquée avait été approuvée par l'arrêt précité. Elle considère qu'on ne peut pas reprocher au jury d'expliquer la manière dont il entend travailler.

Concernant le critère relatif au "niveau de développement et de performance du taximètre", la partie adverse n'aperçoit pas en quoi l'article 6, 4°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003, précité, s'opposeraient à la prise en considération d'éléments d'analyse tels que les feuilles de route électroniques, le GPS/GPRS ou d'autres options. Quant à la manière dont ce critère a été appliqué, elle juge que le jury n'a en rien modifié le critère d'examen mais s'est limité, avant même l'examen de toute demande, à préciser la manière dont les points pouvant être attribués en rapport avec ce critère seraient attribués en rapport avec la qualité et les caractéristiques du taximètre proposé par le demandeur et principalement par référence à des caractéristiques énumérées dans l'avis publié au Moniteur belge. Selon elle, le recours à des "sous-critères" n'est pas en soi prohibé, pour autant que les principes d'égalité de traitement et de transparence soient respectés, ce qui est bien le cas en l'espèce. Elle

souligne notamment que l'arrêt précité du Conseil d'État a admis la légalité de ces autres options.

Concernant le critère relatif aux "conditions d'exploitation", elle observe que l'offre de la partie requérante énonçait uniquement que "la société FYLRA s.p.r.l. s'engage sur l'honneur à mettre à disposition effective du public les véhicules 24h/24 et 7 jours/semaine, et à engager prioritairement des chauffeurs compétents et maîtrisant plusieurs langues". Elle met en évidence que le libellé du critère se réfère à la qualité des conditions d'exploitation d'un service de taxis proposées par les candidats en énumérant à titre d'exemples ("telles que") certains éléments d'appréciation susceptibles d'être retenus à l'occasion de l'examen des candidatures. Ce critère se fonde sur l'article 6, 5°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003, précité. Cette disposition énumère aussi des exemples d'éléments d'appréciation relatifs au critère en question et l'avis publié au Moniteur belge contenait une énumération exemplative et non exhaustive : "telles que" et après l'énumération des exemples, des points de suspension. Elle ne voit dès lors pas en quoi le critère serait illégal du fait qu'il vise comme éléments d'analyse l'utilisation d'énergies renouvelables pour le dispositif de recharge des véhicules, la présence de promesses d'embauche de chauffeurs, la présentation globale du dossier, le développement du marketing et les connaissances linguistiques des chauffeurs, tous des éléments concernant les conditions d'exploitation d'une entreprise de taxis érigée en service d'utilité publique. En ce qui concerne la manière dont ce critère a été appliqué, elle a retenu qu'elle ne pouvait pas assortir le plan de gestion et le plan financier d'un nombre maximal de points différents. Afin de respecter l'enseignement de l'arrêt précité, elle a donné une importance équivalente à l'élément "plan de gestion" et à l'élément "plan financier". Au regard de la manière dont les 60 points afférents à ce critère avaient été répartis lors de la première procédure, elle précise qu'elle a pondéré différemment les deux éléments précités en les affectant chacun de 15 points. Elle indique que la partie requérante s'est vue créditer de 42 points, ces points étant justifiés par la présence d'un garage, l'affiliation à un central téléphonique, la présentation globale du dossier, la présence d'un plan financier, une mise à disposition 24h sur 24 et 7 jours sur 7, la promesse d'engager des chauffeurs ayant des connaissances linguistiques et que la candidature de la partie requérante demeurait "générale" à propos de certains éléments.

Dans son dernier mémoire, elle rappelle que, dans le cadre de la procédure de réfection, il a été tenu compte du critère global n° 4 "conditions d'exploitation" en accordant aux éléments le constituant et portés à la connaissance des candidats, le plan de gestion et le plan financier, la même importance. Elle

considère que les points attribués ne sont pas issus du hasard et n'ont pas été attribués de manière aléatoire. La motivation se référant aux points attribués aux différentes candidatures introduites en rapport avec le critère n° 4 et la partie requérante s'interrogeant dans sa requête quant à la compréhension des 42 points sur 60 qui lui furent octroyés, elle a, dans son mémoire en réponse, détaillé les motifs de ce motif des actes attaqués en rappelant les principes retenus à savoir une évaluation globale, sans que l'élément "plan de gestion" ait eu plus d'importance que l'élément "plan financier" et en tenant compte, pour le plan de gestion, des éléments précisés dans le procès-verbal de la réunion du jury du 10 janvier 2017.

Concernant le critère relatif au volume du coffre des véhicules proposés, elle explique que ce critère concerne le coffre accessible aisément et destiné à accueillir les bagages des personnes transportées; que cet élément est visé à l'article 6, 1° de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003, précité; que les notules du jury précisent clairement la manière dont les 15 points affectant ce critère ont été attribués aux différents véhicules; qu'un seul candidat avait proposé le véhicule de marque Tesla, candidat classé dernier; qu'elle ne voit dès lors pas en quoi l'observation à propos du volume du coffre de certains modèles Tesla qui serait différent pourrait modifier les points octroyés aux candidats en rapport avec ce critère et surtout pourrait modifier la situation de la partie requérante; et qu'elle n'a pas intérêt à cette branche du moyen.

Concernant le critère relatif à la rapidité de recharge des batteries des véhicules électriques proposés, elle expose que ce sont les candidatures telles qu'elles ont été introduites qui devaient être analysées avec les annexes qui y étaient jointes; que tout élément nouveau ne pouvait être pris en compte tant en ce qui concerne la candidature de la partie requérante que toutes les autres; que c'est dès lors à raison qu'elle a tenu compte de la rapidité de recharge des batteries des véhicules électriques proposés par les différents candidats telle que renseignée par le constructeur dans les documents joints aux différentes candidatures; que les points attribués l'ont été selon la méthode explicitée dans les notules du jury du 10 janvier 2017; que la méthode suivie découle de l'enseignement qu'elle a tiré de l'arrêt n° 235.892 dans lequel le Conseil d'État avait jugé qu'elle ne pouvait attribuer la même côte de 20/20 à chaque candidature; qu'il s'en déduisait qu'une appréciation de la demande au regard de la vitesse de recharge devait être exercée; que la candidature de la partie requérante a été créditée de 10 points au motif que celle-ci proposait une recharge "normale" de la batterie du véhicule électrique; qu'elle s'est vu attribuer 10 points pour le type de recharge dès lors qu'elle proposait une borne de recharge de 32A, ce qui correspond à une charge normale, ce que la partie requérante reconnaît dans sa requête; que les documents complémentaires qu'elle a fournis à l'appui de sa candidature font également référence à l'installation d'une

borne d'une puissance de 7 Kw, ce qui correspond à une charge normale; qu'il est donc logique que le jury ait attribué 10/20 pour ce sous-critère; et qu'elle ne devait pas tenir compte des bornes placées par des tiers, les candidatures devant être analysées au regard de ce que chaque candidat proposait lui-même personnellement.

VII.2. Appréciation

Les actes attaqués ne constituent pas un marché public, mais un ensemble d'autorisations délivrées ou refusées dans le cadre d'une police administrative de l'économie. 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.

Les critères en fonction desquels les demandes allaient être examinées ont été annoncés et pondérés préalablement, conformément aux dispositions réglementaires applicables. 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. Ce procédé encadre le pouvoir d'appréciation de l'administration et concourt à la motivation formelle des actes attaqués.

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 (option cey-system ou équivalent, sélection automatique des tarifs, téléphone main-libre) : + 2 points par option avec un maximum de 4 points
- Dans l'hypothèse où le candidat envisage une option (éventuelle possibilité), il faut attribuer la moitié des points relatifs à ladite option".

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 notation minimale accordée pour une proposition standard, et dont la partie requérante a du reste bénéficié. Les autres éléments cités correspondent à ce qui était annoncé. 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. 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". La partie requérante n'établit pas qu'elle aurait apporté des précisions relatives à d'autres options qui auraient dû conduire l'autorité à lui attribuer une note supérieure à 26/30. À cet égard, le moyen n'est pas fondé.

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) :

Eléments à prendre en compte

- Plan financier
- Plan de gestion

Pour le plan de gestion, il faut tenir 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. Il faut également tenir compte de la présentation globale du dossier.

- Mise à disposition des véhicules
- Nombre de chauffeurs
- Connaissances linguistiques des chauffeurs".

Si la partie requérante avait obtenu le maximum pour le sous-critère "condition d'exploitation", ce qui ne peut être exclu d'office, elle aurait dépassé le dernier candidat classé. On ne peut lui dénier tout intérêt à cette branche du moyen.

Si la note du jury indique un certain nombre d'éléments à prendre en considération pour la notation du critère "Conditions d'exploitation", il ne précise pas la notation des sous-critères comme il le fait pour les autres critères. Le dossier administratif ne permet pas non plus de comprendre la notation attribuée pour ce critère, aucune indication ne figurant dans le tableau de classement. Même si la partie adverse n'est pas tenue de détailler la justification de la notation pour chaque sous-critère, encore faut-il que la motivation formelle des actes attaqués fasse apparaître quelle est cette notation. Le moyen est fondé en ce qui concerne ce critère.

À propos du critère relatif au volume du coffre, l'avis et la note prévoyaient respectivement ce qui suit :

Avis

" 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)".

Note

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

La totalité des points doit être attribuée aux véhicules ayant le volume de coffre renseigné le plus élevé parmi l'ensemble des dossiers, à savoir la Tesla. Pour les autres véhicules, il faut attribuer 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 ($338/745 \times 100 = 6,80$)".

Le moyen se fonde sur le postulat que des véhicules de marque Tesla ayant un coffre de moins de 745 litres pourraient néanmoins se voir attribuer la note maximale de 15 points. Le tableau de comparaison révèle qu'aucun véhicule ne s'est vu attribuer cette note. En ce qui concerne ce critère, le moyen manque en fait.

À propos du critère relatif à la rapidité de recharge des batteries, l'avis et la note prévoyaient respectivement ce qui suit :

Avis

"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".

Note

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

Il faut évaluer de la sorte :

- charge lente sur une prise électrique domestique ou sur une prise renforcée : 5 points;
- charge normale sur une *wallbox* ou sur une borne de recharge délivrant une puissance comprise entre 3 et 7 kW: 10 points;
- charge accélérée sur une *wallbox* ou sur une borne de recharge délivrant une puissance de 22 kW: 15 points; et,
- charge rapide sur une station de recharge délivrant une puissance comprise entre 43 et 53 kW : 20 points.

Il faut toutefois avoir égard au désavantage que présente le véhicule BYDe6 par rapport à la Nissan Leaf, expliqué dans l'arrêt du Conseil d'État, à savoir le fait que la BYDe6 se recharge en courant alternatif et non en continu, de telle manière qu'il faut prévoir des bornes semi-rapides à 22kW et non des bornes rapides.

Par conséquent, on repasse sur une charge accélérée, ce qui équivaut à 15 points.

Il convient donc de limiter l'octroi des points pour ce critère à 15 lorsque les candidats proposent une BYDe6".

La note du jury fait apparaître que le classement se fonde sur le nombre de kilowatts et non sur le nombre d'ampères. Le moyen ne critique pas ce mode de comparaison des offres. Les documents déposés par la partie requérante indiquent une puissance de charge de 7 kilowatts, ce qui correspond à une charge normale donnant lieu aux 10 points qui lui ont été attribués. En ce qui concerne ce critère, le moyen n'est pas fondé.

VIII. Étendue de l'annulation

L'objet direct des recours consiste à voir annuler la décision qui a été adoptée quant à la demande d'autorisation introduite par la société requérante afin que la partie adverse réexamine les mérites de celle-ci. 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} du premier acte attaqué, qui constituent une décision collective, sont ou non dissociables des décisions reprises à l'article 2 et qui classent la partie requérante en liste de réserve.

Le nombre de taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale est limité à 1300. Selon les termes de l'avis publié au Moniteur belge du 25 juin 2013 en vue de l'adoption du premier acte attaqué, le nombre d'autorisations à attribuer s'élevait à 50. Les 55 candidatures jugées recevables par le jury couvraient 219 demandes de plaquettes (ou véhicules autorisés). 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.

Il ressort de ces considérations que l'annulation doit s'étendre à l'ensemble du premier acte attaqué et de son arrêté "correctif".

IX. Maintien des effets

IX.1. Thèses des parties

La partie adverse sollicite que les effets des actes individuels contenus dans les actes attaqués qui ne concernent pas la partie requérante soient considérés comme définitifs. Selon elle, le seul objectif poursuivi par la partie requérante est l'octroi de l'autorisation d'exploiter un véhicule électrique conformément à sa demande, mais non de porter atteinte aux intérêts de toutes les autres personnes physiques ou morales qui se sont vu octroyer une autorisation. Elle considère que l'atteinte portée à la sécurité juridique de ces bénéficiaires serait hors de proportion par rapport à l'avantage que la partie requérante pourrait retirer de l'annulation de leurs autorisations. Elle rappelle à cet égard que tous ces bénéficiaires ont acquis du matériel pour exploiter les véhicules électriques. L'annulation des effets des actes attaqués porterait également atteinte au service d'utilité publique des services de taxis électriques, ce que le Conseil d'État a admis dans son arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016 annulant l'arrêté dont le premier acte attaqué constitue la réfection. Étant donné que les autorisations d'exploiter délivrées par les actes attaqués viendront à échéance le 31 décembre 2020, soit dans moins de 3 ans, elle sollicite que la durée du maintien des effets soit fixée à une période venant à échéance à cette date.

À l'audience, il se réfère sur ce point à la sagesse du Conseil d'État.

La partie requérante indique que, pour autant que le maintien des effets ne concerne pas sa propre situation, elle se réfère à la sagesse du Conseil d'État.

IX.2. Appréciation

Les personnes bénéficiant des autorisations contenues dans les actes attaqués ont été avisées de l'introduction de recours et n'ont pas demandé à intervenir dans cette procédure. 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. Elles ont bénéficié des actes attaqués pendant la durée de la procédure et disposent, en cas de réfection de ces arrêtés, de la chance d'obtenir une nouvelle autorisation. Cette situation ne présente pas de caractère exceptionnel justifiant de décider le maintien définitif des effets des actes attaqués en ce qui les

concerne. Le maintien des effets durant toute la durée de validité de ces autorisations aboutirait au même résultat et ferait perdre tout effet utile à l'annulation des actes attaqués.

Toutefois, la rétroactivité d'une annulation anéantissant les autorisations accordées par les actes attaqués ne procurerait aucun avantage à la partie requérante. Une telle annulation impliquerait en revanche que l'exploitation des 50 véhicules autorisés par les actes attaqués 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 des actes. 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. En l'espèce, le rétablissement immédiat de la légalité ne s'opèrerait donc qu'au détriment de la continuité de ce service. 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 des actes attaqués en tant qu'ils accordent des autorisations. Une durée de quatre mois est suffisante pour permettre à la partie adverse de prendre les mesures adéquates. Il y a dès lors lieu de maintenir provisoirement les effets des actes attaqués, en ce qu'ils accordent les autorisations visées à l'article 1^{er}, jusqu'à la fin du quatrième mois suivant la notification du présent arrêt.

X. Confidentialité de certaines pièces

Il n'y a plus lieu de statuer sur la demande de la partie adverse quant à la confidentialité de certaines pièces du dossier administratif dès lors que le présent arrêt met fin à la présente procédure.

XI. Indemnité de procédure

Dans sa requête, la partie requérante sollicite une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros, à la charge de la partie adverse. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

Sont annulés :

1. l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 janvier 2017 accordant des autorisations d'exploiter un service de taxis au moyen de véhicule électriques ou étendant à un certain nombre de véhicules électriques des autorisations d'exploiter un service de taxis antérieurement octroyées, publié au Moniteur belge le 1^{er} février 2017;

2. l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 mars 2017 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 janvier 2017 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, publié au Moniteur belge le 31 mars 2017.

Article 2.

Les effets de l'article 1^{er} de l'arrêté précité du 26 janvier 2017, tel que modifié par l'arrêté du 23 mars 2017, sont maintenus provisoirement jusqu'au 1^{er} avril 2019.

Article 3.

Le présent arrêt sera publié par extrait dans les mêmes formes que les arrêts annulés.

Article 4.

Une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros est accordée à la partie requérante, à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 200 euros, sont également mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le neuf novembre deux mille dix-huit, par :

Pascale VANDERNACHT,
Diane DÉOM,

président de chambre,
conseiller d'État,

Marc JOASSART,
Frédéric QUINTIN,

conseiller d'État,
greffier assumé

Le Greffier assumé,

Le Président,

Frédéric QUINTIN.

Pascale VANDERNACHT.