CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n^o 252.155 du 18 novembre 2021

A. 228.356/XV-4116

En cause : **la société privée à responsabilité limitée unipersonnelle RAYANE AND PARTNERS**,
ayant élu domicile chez
M^e Bernard FRANCIS, avocat,
vieux chemin du Poète, 11
1301 Wavre,

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^es Gaëtan VANHAMME
et Frédéric VAN DE GEJUCHTE, avocats,
place de Jamblinne de Meux, 41
1030 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite, par la voie électronique, le 11 juin 2019, la société privée à responsabilité limitée unipersonnelle Rayane and Partners demande l'annulation de « l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2019 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 ».

II. Procédure

Un avis prescrit par l'article 3*quater* du règlement général de procédure a été publié au *Moniteur belge* du 21 août 2019.

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Constantin Nikis, premier auditeur au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Dans son dernier mémoire, la partie adverse sollicite le maintien des effets de l'acte attaqué.

M. Constantin Nikis, premier auditeur, a rédigé un rapport sur la base de l'article 14, alinéa 3, du règlement général de procédure.

Par une ordonnance du 6 janvier 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 23 mars 2021.

M. Marc Joassart, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e^ Bernard Francis, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e^ Frédéric Van De Gejuchte, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Constantin Nikis, 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

Il y a lieu de se référer à l'exposé des faits des arrêts n^os^ 235.892 du 28 septembre 2016 et 242.902 du 9 novembre 2018 et de le compléter par les éléments suivants :

1. L'arrêt n° 242.902, précité, annule les actes suivants :

« 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 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 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 ».

Toutefois, les effets de l'article 1er de l'arrêté du 26 janvier 2017, tel que modifié par l'arrêté du 23 mars 2017, sont maintenus jusqu'au 1er avril 2019. L'annulation intervient au terme de l'examen suivant :

« 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.

[…]

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 ».

2. Le 30 janvier 2019, le jury émet un avis, intitulé « Notules », dans lequel il classe les candidatures. L'avis du jury relève qu'à la suite du deuxième arrêt d'annulation du Conseil d'État, « il est nécessaire d'examiner et de comparer à nouveau les demandes introduites antérieurement en 2013 afin d'adopter un nouvel arrêté d'octroi d'autorisations », en s'efforçant de corriger non seulement les critiques retenues comme fondées par cet arrêt (le critère « conditions d'exploitation »), mais aussi celles retenues par l'auditeur dans son rapport (les critères « volume du coffre » et « nombre et type de bornes »).

Pour les autres critères, le jury maintient les méthodes d'évaluation mais procède à un nouvel examen des offres. Le jury attribue des notes pour chaque candidat par critère et sous-critère d'attribution et établit des tableaux reprenant ces

notes auxquelles sont jointes des explications. Le jury classe ensuite les candidatures. La partie requérante est classée à la 24e place avec 192,33 points.

3. Le 21 mars 2019, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adopte l'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. Il s'agit de l'acte attaqué qui, selon la partie requérante, lui est notifié par un courrier du 8 avril 2019. La partie requérante est placée dans la liste de réserve. Cet arrêté, qui est publié au *Moniteur belge* du 3 avril 2019, se présente comme suit :

« 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, § 1er, X, 8°;

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 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'arrêt du Conseil d'État n° 242.902 du 9 novembre 2018 annulant l'arrêté 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;

Vu l'avis émis le 30 janvier 2019 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, qu'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 30 janvier 2019; que le Gouvernement fait sien le contenu de cet avis;

Considérant qu'après examen des différentes demandes et comparaison de celles-ci, des points ont été attribués, conformément à l'article 6 de l'arrêté du 4 septembre 2003 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'article 5 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques 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 son arrêt d'annulation précité, le Conseil d'État a considéré que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale devait préciser la notation des sous-critères pris en compte pour le critère "conditions d'exploitation";

Considérant, en outre, que Monsieur le Premier Auditeur a, dans ses rapports, proposé, s'agissant du critère relatif au "volume du coffre", un calcul alternatif se basant sur un volume maximal du coffre de 895 litres; qu'il a également considéré, s'agissant du critère relatif au "nombre et type de borne", que l'élément "énergie renouvelable" ne trouve aucun fondement légal en tant que critère d'appréciation dans l'article 6 de l'arrêté du 4 septembre 2003 précité ou dans l'article 5 de l'arrêté du 21 juin 2012 précité, et *a fortiori*, il n'en trouvera pas en tant que sous-critère ou élément d'appréciation d'un critère, notamment le critère de plan de gestion; qu'il a également considéré que le jury ne peut prendre en considération la "présentation globale du dossier" pour évaluer les demandes par rapport au sous-critère "plan de gestion" dès lors que cet élément ne présente aucun lien avec l'exploitation du service de taxis électriques et n'est pas prévisible;

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[nt] pas le nombre de véhicule 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 certaine rentabilité aux 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 lorsqu'un exploitant bénéficiaire d'autorisation est déclaré en faillite, l'exploitation cesse légalement son activité; qu'à la suite du jugement déclaratif de faillite, l'autorisation délivrée est considérée comme étant devenue sans objet, ce qui entraine la caducité de celle-ci;

Considérant que, conformément à l'article 7, § 1er, 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, §§ 1er 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 mars 2019;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 20 mars 2019;

Vu le test d'égalité des chances daté du 11 mars 2019;

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

Après délibération,

Arrête :

Article 1er. Les autorisations suivantes pour exploiter un service de taxis sont accordées :
- à M. [I.H.] 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 1er janvier 2014;
- 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 1er janvier 2014;
- 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;
- 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 1er 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 1er 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 1er janvier 2014;
- M. [D. N.] : 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er janvier 2014;
- à la SPRL “Cabitar” l’extension de l’autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de deux véhicules électriques;
- à la SCRI “Nanaz” l’extension de l’autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de cinq véhicules électriques;
- à M. [K.R.L.] 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 1er janvier 2014;

Art. 2. En cas de refus d’accepter les autorisations prévues à l’article 1er 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 par ordre décroissant et par tirage au sort par huissier de justice en cas de cotations identiques :
- à la SCS “BPH” portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL “Milimo” portant sur deux véhicules électriques;
- 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 SCRI “Langliche” portant sur un véhicule électrique;
- à M. [M.Z.] (sous la forme d’une personne morale à constituer) portant sur un véhicule électrique;
- à la SCS “Pigeon Express” l’extension de l’autorisation qui lui avait déjà été préalablement accordée de deux véhicules électriques;
- à la SPRL “DKM” portant sur quatre véhicules électriques;
- à la SPRL “Fylra” portant sur deux véhicules électriques;
- à M. [A.Y.] portant sur un véhicule électrique;
- à la SPRL “Cabisar Bis” portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL “Kave” portant sur un véhicule électrique;
- à la SCRL “Mahdaoui” portant sur sept véhicules électriques;
- à M. [D.W.] portant sur sept véhicules électriques;
- à la SCS “Waber” portant sur trois véhicules électriques;
- à la SCS “Michel” portant sur deux véhicules électriques;
- à la SPRL “Kara” portant sur deux véhicules électriques;

- à la SPRL “Sidi & Co Services” portant sur sept véhicules électriques;
- à M. [D.S] (sous la forme d’une personne morale à constituer) portant sur deux véhicules électriques;
- à la SCS “Hahati TX” portant sur trois véhicules électriques;
- à la SCRL “Ema” 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 “Akbas” portant sur un véhicule électrique;
- à la SCS “BJM” portant sur deux véhicules électriques;
- à M. [A.M.M.] portant sur un véhicule électrique;
- à “Taxi RPure” (sous la forme d’une personne morale à constituer) portant sur un véhicule électrique;
- à la SPRL “Stea” portant sur un véhicule électrique;
- à M. [J.-Cl.M.] portant sur un véhicule électrique;
- à M. [A.C.] portant sur un véhicule électrique;
- à M. [S.P.] portant sur un véhicule électrique. […]

Art. 3. En cas de faillite de l’exploitation bénéficiaire d’autorisations prévues à l’article 1er, celles-ci deviennent caduques par perte d’objet à partir de la date du jugement déclaratif de faillite et tombent dans la catégorie visée par l’article 2.

Art. 4. En cas de refus d’accepter les autorisations prévues à l’article 1er 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 2 en y respectant le classement établi.

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

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le 31 mars 2019 ».

4. Le 24 avril 2019, la partie adverse communique à la partie requérante l’avis du jury du 30 janvier 2019, sans les tableaux comparatifs.

IV. Premier moyen

IV.1. Thèse de la partie requérante

Le premier moyen est pris de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, 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 la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du défaut de motifs admissibles en fait et en droit, du principe général de droit selon lequel toute décision administrative doit être précédée d’un examen sérieux du dossier et du principe de bonne administration, de l’erreur manifeste d’appréciation et de l’excès de pouvoir.

La partie requérante soutient que la fixation par l’acte attaqué d’une limite de véhicules électriques maximum pouvant être exploités par un même

exploitant ne reposerait sur aucune base légale et que la fixation de cette limite à sept unités ne serait pas justifiée et ne reposerait sur aucun motif pertinent, adéquat et légalement admissible.

Elle relève, dans une première branche, que les avis publiés au *Moniteur belge* ne limitent pas le nombre de véhicules par exploitant et que cette limitation ne résulte que de la volonté du gouvernement et non d'un texte légal. Elle soutient que l'acte attaqué ne se fonde pas sur l'avis émis par le jury et que la partie adverse mentionne uniquement sa volonté de limiter ce nombre à sept véhicules, sans qu'il soit possible de déterminer les motifs pour lesquels c'est ce chiffre qui a été arrêté. Elle explique que, eu égard au nombre de cinquante autorisations, le choix de ce nombre est fondamental dans la mesure où, plus il est petit, plus le nombre de candidats sélectionnés est élevé. Elle expose que si la partie adverse avait limité ce nombre à deux véhicules par candidat, elle aurait obtenu l'autorisation d'exploiter ces deux véhicules. Elle soutient que rien ne permet, dans l'acte attaqué, de déterminer pourquoi la partie adverse a arrêté le chiffre de sept véhicules. Elle soutient qu'en raison du large pouvoir d'appréciation reconnu à la partie adverse, cette dernière devait motiver spécialement ce choix.

Elle expose, dans une seconde branche, qu'à la lecture de l'acte attaqué, la justification apportée par la partie adverse au sujet d'une telle limitation n'est pas adéquate et pertinente, cette dernière ne précisant ni en quoi pourraient consister les « défaillances du marché » ni en quoi l'octroi, le cas échéant, d'un nombre moins élevé d'autorisations par exploitant ne pourrait pas également être de nature à répondre tout autant aux défaillances alléguées. Elle indique ne pas comprendre les raisons pour lesquelles l'octroi, le cas échéant, d'un nombre moins élevé d'autorisations plutôt que celui de sept par exploitant, ne serait pas également de nature à assurer une diversité suffisante des concurrents sur le marché, à assurer l'égalité des chances entre les petits et grands exploitants, à assurer une meilleure répartition des taxis entre les différents segments du secteur ou à assurer également une qualité de services en termes de disponibilité temporelle et géographique. Il lui apparaît que les motifs avancés par la partie adverse sont, au contraire, de nature à justifier davantage l'octroi d'un nombre moins important de véhicules par exploitant et qu'à défaut de considérer que l'ensemble des motifs invoqués serait légalement pertinent, l'acte attaqué doit être annulé dès lors que l'ensemble des motifs invoqués ont été manifestement mis sur un même pied d'égalité.

Dans son mémoire en réplique, en ce qui concerne la première branche, elle se réfère à la sagesse du Conseil d'État et, pour la seconde branche, elle cite les considérants de l'arrêt n° 242.902 du 9 novembre 2018 qui a rejeté le même moyen

et, pour le surplus, reproduit l'argumentation contenue dans sa requête en annulation. Elle fait de même dans son dernier mémoire.

IV.2. Appréciation

Ce moyen est identique au deuxième moyen soulevé dans l'affaire A. 221.882/XV-3383 qui a été rejeté par l'arrêt n° 242.902, précité, pour les motifs suivants :

« 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 ».

L'acte attaqué indique les raisons pour lesquelles le nombre de sept taxis par exploitant a été fixé en estimant qu'un nombre supérieur limiterait le nombre d'exploitants de taxis électriques à seulement deux ou trois acteurs, qu'un nombre inférieur aurait un effet négatif sur la qualité du service et que la fixation à un nombre de sept unités permettait d'assurer une meilleure répartition des taxis entre

les différents segments du secteur. Les défaillances du marché auxquelles l'acte attaqué entend remédier sont donc le risque d'une limitation de la concurrence en raison d'un nombre insuffisant d'exploitants et celui d'un éparpillement de l'offre qui nuirait à la qualité du service. Il s'agit d'une appréciation en opportunité qui ne pourrait être censurée que dans le cas d'une erreur manifeste d'appréciation qui n'est pas démontrée en l'espèce. Il n'y a, par conséquent, pas lieu de s'écarter de ce qui a été jugé dans l'arrêt précité au sujet d'un moyen identique à celui examiné.

Le premier moyen n'est fondé en aucune de ses deux branches.

V. Deuxième moyen

V.1. Thèse de la partie requérante

Le deuxième moyen est pris de la violation des articles 10 et 11 de la Constitution, 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, et de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance ou de la contrariété dans les causes ou les motifs.

La partie requérante soutient que la partie adverse a eu recours, pour apprécier les différentes candidatures, à des « sous-critères » et même à des « sous-sous critères » dont la notation n'a pas été mentionnée ou qui n'ont pas été mentionnés dans l'avis du 13 juin 2013, ce qui ne lui a pas permis de préparer sa candidature en parfaite connaissance des critères d'examen des candidatures introduites.

Elle critique, dans une première branche, les cinq sous-critères du quatrième critère, qui concerne les conditions d'exploitation.

Dans un « premier volet », elle reproche que des notations spécifiques ont été attribuées aux cinq sous-critères dans l'avis du 30 janvier 2019 (12 points par sous-critères) alors qu'elles n'étaient pas précisées dans l'avis du 13 juin 2013 de sorte qu'elle n'a pas pu préparer sa candidature en connaissance de cause. Elle relève qu'elle a obtenu, pour ce quatrième critère, 50 points sur 60, alors que si elle avait été mieux informée des différentes notations prévues pour les cinq sous-

critères susmentionnés, elle aurait pu en tenir compte dans la préparation de son offre et influencer, de la sorte, le résultat final pour obtenir un meilleur classement que celui effectivement obtenu. Elle fait référence, à cet égard, à l'enseignement des arrêts n^{os} 224.166 du 27 juin 2013 et 220.544 du 10 septembre 2012.

Dans un « deuxième volet », elle soutient qu'elle n'est pas en mesure de comprendre combien de points sur 12 elle a obtenu pour chacun des sous-critères du critère relatif aux conditions d'exploitation, car ni l'avis du 30 janvier 2019 ni l'acte attaqué ne sont motivés à cet égard. Elle fait également valoir que l'acte attaqué ne mentionne pas la ventilation des points entre les différents sous-sous-critères et la manière dont les sous-critères ou sous-sous-critères ont été pris en considération.

Elle conteste, dans une deuxième branche, les sous-sous-critères du deuxième sous-critère, qui est relatif au plan de gestion.

Dans un « premier volet », elle reproche l'absence de ventilation des points qui sont octroyés au regard de ces sous-sous-critères (12 points à diviser en 8), en alléguant que, si elle avait été mieux informée des différentes notations prévues pour les sous-sous-critères, elle aurait pu en tenir compte dans la préparation de son offre.

Dans un « deuxième volet », elle fait valoir n'être pas en mesure de comprendre le nombre de points obtenus pour chacun des sous-sous-critères du critère « plan de gestion », car ni l'avis du 30 janvier 2019 ni l'acte attaqué ne sont motivés à cet égard. Elle estime également, à la lecture de l'acte attaqué, ignorer en quoi consiste la ventilation des points des sous-sous-critères.

Dans une troisième branche, elle critique également le septième critère relatif au type et au nombre de bornes, pour lequel il n'existe pas non plus de ventilation, en manière telle qu'elle n'est pas en mesure de comprendre les points obtenus pour ce critère.

Dans son mémoire en réplique, en ce qui concerne la première branche dans son premier volet, elle ne conteste pas qu'avant l'introduction de sa candidature, elle avait bien connaissance des cinq sous-critères composant le critère « conditions d'exploitation », mais elle soutient qu'elle ignorait la ventilation des points octroyés pour chacun de ces cinq sous-critères, puisque l'avis du 13 juin 2013 ne le mentionnait pas. Elle relève que ce n'est qu'ultérieurement que la partie adverse a attribué 12 points à chacun des cinq sous-critères. Elle conteste la thèse de la partie adverse selon laquelle lorsque les critères ne sont pas mentionnés par ordre

d'importance décroissant, il y a lieu de considérer leur valeur comme égale. Elle considère qu'au regard de la particularité de chacun des cinq sous-critères (établir un plan financier ou un plan de gestion réclame un travail d'étude et de rédaction plus important que la mention du nombre de chauffeurs ou celle de la connaissance des langues), elle ne pouvait pas supposer que chacun des sous-critères se verrait octroyer le même nombre de points et les « notules » du jury du 30 janvier 2019 ne motivent pas les raisons pour lesquelles chaque sous-critère est d'égale valeur. S'agissant du second volet, elle ajoute que, même si cette pondération était connue, la partie adverse n'en serait pas pour autant exonérée de son obligation de lui communiquer les points qu'elle lui a accordés pour chacun des cinq sous-critères et que les justifications contenues dans les « notules » du jury du 30 janvier 2019 ne lui ont été communiquées que le 24 avril 2019, c'est-à-dire postérieurement à la notification de l'acte attaqué, de sorte qu'elles ne pourraient justifier formellement celui-ci.

En ce qui concerne la deuxième branche, s'agissant du « premier volet », elle développe une argumentation semblable à celle exposée dans sa requête en annulation et, au sujet du « second volet », elle conteste la thèse de la partie adverse selon laquelle elle n'aurait jamais eu l'intention de diviser le sous-critère « plan de gestion » en 8 sous-sous-critères, dès lors que le sous-critère « plan de gestion » a été apprécié, dans les « notules » du jury du 30 janvier 2019, à l'aune des 8 sous-sous-critères.

En ce qui concerne la troisième branche, elle conteste la justification de son score (38/40) en ce qui concerne le critère n° 7 (types et nombres de bornes) sur la base de l'appréciation réservée au critère n° 8 (rapidité de recharge des batteries), qui méconnaît la méthodologie exposée dans les « notules » du jury du 30 janvier 2019.

Dans son dernier mémoire, elle soutient que les explications contenues dans les tableaux annexés à l'avis du jury ne constituent pas les « motifs des motifs » et que ces tableaux et l'avis du jury devaient lui être notifiés en même temps que l'acte attaqué.

V.2. Appréciation

V.2.1. Première branche

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 de l'acte attaqué. Il est satisfait à l'exigence de motivation formelle si la décision attaquée repose sur l'addition de points attribués à différents critères, sous-critères ou sous-sous-critères d'évaluation et s'il est possible de déterminer les raisons pour lesquelles une note déterminée a été attribuée à chaque critère, sous-critère ou sous-sous-critère d'évaluation, étant entendu que le recours à des sous-critères ou des sous-sous-critères d'évaluation n'est pas en soi prohibé pour autant que les principes d'égalité et de transparence soient respectés.

S'agissant des cinq sous-critères du quatrième critère (les conditions d'exploitation), que la partie requérante critique dans la première branche du moyen, l'acte attaqué répond aux enseignements des arrêts n^{os} 235.892 du 28 septembre 2016 et 242.902 du 9 novembre 2018, selon lesquels, d'une part, les notations différentes des deux sous-critères « plan de gestion » et « plan financier » doivent être exclues, dès lors que tant l'arrêté du gouvernement du 4 septembre 2003 que l'avis préalable publié au *Moniteur belge* les mentionnent sur le même pied et, d'autre part, les notations des sous-critères du critère « conditions d'exploitation » doivent être précisées au même titre que pour les autres critères. En accordant 12 points à chacun de ces 5 sous-critères, la partie adverse respecte le principe d'égalité entre les sous-critères et ne commet pas d'erreur manifeste d'appréciation.

La première branche du moyen n'est pas fondée.

V.2.2. Deuxième branche

S'agissant du critère des « conditions d'exploitation », l'avis du jury du 30 janvier 2019 s'exprime comme suit :

« A. Nouvelle méthode d'évaluation 2019

En 2019, afin de répondre à la critique du Conseil d'État, le jury a considéré que les 5 sous-critères du critère "conditions d'exploitation" seraient, dans la nouvelle cotation, équivalents à 12 points chacun.

Pour transposer les anciennes cotations sur 12 points, les anciennes cotations pour le "plan financier" et "le plan de gestion" ont été multipliées par 0,8 et l'ancienne cotation pour les "connaissances linguistiques des chauffeurs" a été multipliée par 2. Les anciennes cotations pour "la mise à disposition des véhicules" et "nombre de chauffeurs" n'ont pas été modifiées des lors qu'elles équivalaient déjà à 12 points.

La méthode d'évaluation proposée est la suivante :

1) Plan financier : 12 points (2019 : 15 x 0,8)
2) Plan de gestion : 12 points (2019 : 15 x 0,8)
3) Mise à disposition des véhicules : 3 points par service de 6 heures (= max 12)
4) 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.

5) Connaissances linguistiques des chauffeurs : 4 (2019 : 2 x2) points par langue avec un maximum de 12 points (2019 : 6 x 2). On a mis la moitié des points dans le cas où le candidat mentionne des connaissances linguistiques sans donner de précisions.

Nous avons estimé qu'il était plus prudent de suivre l'avis du Premier auditeur dans son rapport du 29 novembre 2017 (voy. Fyrla c. RBC) de sorte que le jury ne pourra plus tenir compte des éléments "utilisation d'énergie renouvelable" et "présentation globale du dossier" en ce qui concerne le plan de gestion.

Ainsi, nous avons tenu compte de la présence des éléments d'évaluation suivants :

1) affiliation à un central;
2) un garage;
3) ~~utilisation d'énergies renouvelables pour le dispositif de recharge des véhicules électriques (ex : panneaux photovoltaïques, pompes à chaleur, éoliennes, …)~~ (sous-sous-critère illégal)
4) la présentation de la société ou du projet;
5) développement de la mise à disposition;
6) présence de promesses d'embauche de chauffeurs;
7) demande de véhicules de réserve;
8) développement du marketing;
9) la mise à disposition des bornes à d'autres exploitants;
10) ~~nous avons également tenu compte de la présentation globale du dossier~~ (sous-sous-critère illégal).

À la suite d'un nouvel examen des dossiers, nous avons attribué des nouveaux points en tenant compte de l'avis du Premier auditeur. Cette nouvelle évaluation explique que les points octroyés aux candidats en ce qui concerne le critère "conditions d'exploitation" soient différents de ceux octroyés lors des premières cotations. Un nouveau classement a donc été généré.

B. Orientation

Pour rappel, les éléments pris en compte en 2017 étaient les suivants :

1) Plan financier

2) Plan de gestion

Pour le plan de gestion, il avait été tenu compte de la présence des éléments suivants :

a) affiliation à un central;
b) un garage;
c) utilisation d'énergies renouvelables pour le dispositif de recharge des véhicules électriques (ex : panneaux photovoltaïques, pompes à chaleur, éoliennes, ...);

d) la présentation de la société ou du projet;
e) développement de la mise à disposition;
f) présence de promesses d'embauche de chauffeurs;
g) demande de véhicules de réserve;
h) développement du marketing;
i) la mise à disposition des bornes à d'autres exploitants.
Il avait également été tenu compte de la présentation globale du dossier.

3) Mise à disposition des véhicules

4) Nombre de chauffeurs

5) Connaissances linguistiques des chauffeurs

Comme susmentionné, il semblerait que le Conseil d'État a considéré dans son arrêt n° 242.902 du 9 novembre 2018 que les éléments "plan financier", "plan de gestion", "mise à disposition des véhicules", "nombre de chauffeurs" et "connaissances linguistiques" sont des sous-critères d'attribution. En outre, il est proposé de tenir compte de la critique du Premier auditeur qui estime que les éléments d'évaluation "énergie renouvelable" et "présentation globale du dossier" sont illégaux. C'est sur la base de cet avis que toutes les demandes ont été réévaluées (voir *supra*) ».

Le tableau récapitulatif du classement mentionne que la partie requérante a obtenu un score de 50/60 pour le critère des conditions d'exploitation. Un document annexe explicite la manière dont ce score a été calculé : 12/12 pour la présence d'un plan financier, 12/12 pour les quatre services de 6 heures, 9/12 pour les deux chauffeurs prévus, 6/12 pour la mention des connaissances linguistiques sans autres précisions et enfin 11/12 pour le critère du plan de gestion avec les précisions suivantes :

« Affiliation à un central, garage/emplacement prévu non explicitement, présence de promesses d'embauche de chauffeurs, demande de véhicules de réserve, très bonne présentation claire de la société/projet (les critères ont été répondus); informations complémentaires (création d'un réseau de bornes avec tous les autres exploitants partenaires - bornes sur des emplacements disséminés dans la ville); document distinct pour le plan de gestion); très bon développement de la mise à disposition (7j/7, 24h/24; développement du roulement des chauffeurs/recharge des batteries; développement du taux d'occupation de la borne; organisation charges/jour; logistique); développement du marketing bon; mise à disposition des bornes à d'autres exploitants ».

Il en résulte que le dossier administratif permet de comprendre les motifs pour lesquels un score de 50/60 a été attribué à la partie requérante pour le critère des conditions d'exploitation.

Par ailleurs, la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs n'est invoquée qu'à titre subsidiaire dans la sixième branche du troisième moyen et non dans le deuxième, de sorte que la date à laquelle la partie requérante a pu prendre connaissance de l'avis du jury et de son annexe est indifférente pour l'examen du deuxième moyen.

La deuxième branche du deuxième moyen n'est pas fondée.

V.2.3. Troisième branche

S'agissant du critère relatif aux bornes, l'avis du jury du 30 janvier 2019 s'exprime comme suit :

« 7. CRITÈRE TYPE ET NOMBRE DE BORNES (40 points)

A. Nouvelle méthode d'évaluation 2019

1. Type de bornes (20 points)

Dans le cadre de ce sous-critère, il a été tenu compte de la présence concrète d'une offre commerciale, du fait que les bornes seront installées par un installateur tiers, et du fait que les bornes seront installées sur un terrain privé.

Le maximum de 20 points a été attribué en cas de présence concrète d'une offre commerciale pour l'installation des bornes, lorsque l'installation des bornes a été demandée auprès d'un installateur et qu'il a été apporté la preuve que l'emplacement prévu de(s) la borne(s) se trouve sur un terrain privé.

Ensuite, il a été procédé comme suit :

- 5 points ont été enlevés en cas d'absence d'offre commerciale concrète mais en présence d'un engagement ferme (c'est-à-dire une déclaration sur l'honneur) d'installer de telles bornes en cas d'obtention d'autorisation.
- 2 points ont été également enlevés si le candidat n'apportait pas la preuve qu'une demande d'installation avait été faite auprès d'un installateur.
- 2 points ont été enlevés si le candidat avait l'intention de placer la borne sur un emplacement qui lui est réservé au sein d'un parking public ou lorsque les bornes étaient en partie installées sur un terrain privé et en partie dans des parkings ouverts au public. 5 points ont été enlevés si le candidat ne donnait aucune indication quant à l'emplacement des bornes.
- 0 points ont été accordés si le candidat ne parlait pas du tout des bornes.

Pour ce sous-critère, nous avons enlevé l'élément "énergies renouvelables□.

2. Nombre de bornes (20 points) :

La cotation pour ce sous-critère reste inchangée (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, ...).

B. Orientation

En ce qui concerne la critique relative au sous-critère "utilisation d'énergies renouvelables pour le dispositif de recharge des véhicules électriques", dans le rapport déposé dans l'affaire ayant mené à l'arrêt n° 235.892, l'Auditeur exposait ce qui suit : "Le critère d'évaluation relatif à l'énergie renouvelable ne trouve aucun fondement dans l'article 6 de l'arrêté du 4 septembre 2013 ou dans l'article 5 de l'arrêté du 12 juin 2012, de sorte qu'il n'appartenait pas à la partie adverse d'y recourir et que l'acte attaqué est illégal".

Dans son rapport du 29 novembre 2017 sur le recours en annulation de la SPRLU Rayane and Partners, le Premier auditeur n'aperçoit pas de motif de s'écarter de

ce raisonnement. Le Premier auditeur poursuit dans les termes suivants "si l'énergie renouvelable ne trouve aucun fondement légal en tant que critère d'appréciation, *a fortiori*, elle n'en trouvera pas en tant que sous-critère ou élément d'appréciation d'un critère".
Or, il y a lieu de tenir compte non seulement de la branche du moyen retenue comme fondée par le Conseil d'État mais également des autres éléments soulevés tant dans le cadre de ce dossier que dans le cadre des huit autres procédures introduites à l'encontre des mêmes actes attaqués.

Compte tenu de ce qui précède, l'élément "énergies renouvelables" n'a pas été pris en compte lors de l'appréciation du critère "type et nombre de bornes" ».

Le tableau récapitulatif du classement mentionne que la partie requérante a obtenu un score de 38/40 pour le critère du nombre et du type de bornes. Un document annexe explicite la manière dont ce score a été calculé : 20/20 pour le nombre de bornes et 18/20 pour le type de bornes avec les précisions suivantes :

« Bornes à charge rapide placées dans parkings publics. Pas d'indication exacte quant à l'emplacement des bornes à charge lente qui devraient être sur le terrain privé (indication : "plus utiles au sein de la société" sans confirmation quant à l'emplacement) ».

Le dossier administratif permet également de comprendre les motifs pour lesquels un score de 38/40 a été attribué à la partie requérante pour le critère du nombre et du type de bornes, à savoir que deux points ont été retranchés au score maximal en raison de la présence des bornes à charge rapide dans un parking public et en raison d'un manque de précision quant à l'emplacement des bornes à charge lente.

Par ailleurs, une violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs n'est invoquée qu'à titre subsidiaire dans la sixième branche du troisième moyen et non dans le deuxième, de sorte que la date à laquelle la partie requérante a pu prendre connaissance de l'avis du jury et de son annexe est indifférente pour l'examen du deuxième moyen.

La troisième branche du deuxième moyen n'est pas fondée.

VI. Troisième moyen

VI.1. Thèses des parties

Le troisième moyen est pris 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 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, de la violation de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, 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, du principe de bonne administration, de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

Le troisième moyen est divisé en six branches.

La partie requérante soutient qu'alors que le jury, dans son avis du 30 janvier 2019, a décidé de maintenir les méthodes d'évaluation de plusieurs critères qui n'ont pas été contestées par le Conseil d'État dans ses deux arrêts précédents, un certain nombre de candidats ont pourtant bénéficié d'une augmentation irrégulière et injustifiée de leurs points, alors qu'elle a conservé le même nombre de points, avec pour conséquence que ces candidats maintiennent leur place dans le classement. Elle y voit des erreurs manifestes d'appréciation. Il en va ainsi pour les critères suivants :
- confort du véhicule (première branche);
- niveau de développement et de performance du taximètre (deuxième branche);
- type et nombre de bornes (troisième branche);
- rapidité de recharge des batteries (quatrième branche).

En ce qui concerne la première branche (confort du véhicule), elle reproche à l'acte attaqué d'avoir attribué 5 ou 10 points supplémentaires à certains candidats par rapport à l'évaluation de janvier 2017, alors que la méthode d'évaluation demeurait identique et que ces candidats n'ont jamais rempli les conditions leur permettant d'obtenir plus de points. Elle relève que certains candidats se sont vu octroyer le maximum des points prévus pour ce critère (30), alors que les modèles de voiture présentés ne disposaient pas de sièges en cuir (condition pour obtenir 30 points) tandis que d'autres candidats ont bénéficié de 5 ou 10 points supplémentaires par rapport à l'avis de 2017, alors qu'ils « n'indiquaient aucune option pour le confort de leur véhicule » et qu'enfin, d'autres candidats ont obtenus plusieurs autorisations alors qu'ils n'ont présenté qu'une seule offre ou un bon de commande pour un seul véhicule.

Dans la deuxième branche (niveau de développement et de performance du taximètre), elle critique l'attribution à certains candidats de plus de points qu'ils n'auraient dû recevoir. Elle cite à cet égard les exemples suivants :

- de la SPRL Alraha (n° 105) et de la SA Liberty Cars (n° 122) qui, en l'absence de GPRS sur leurs véhicules, n'auraient pas dû se voir attribuer 3 points supplémentaires;
- des candidats qui avaient émis une éventualité d'installer l'option « Cey-System » sur leurs véhicules et qui ont malgré tout bénéficié de 2 points supplémentaires;
- des candidats ont bénéficié d'un supplément de points pour avoir annoncé l'installation sur leurs véhicules de l'option « taximètre plus power », alors que cette option n'est pas disponible en Belgique; ou d'une option gérant automatiquement le passage du tarif jour au tarif nuit et du tarif hiver au tarif été, alors que cette option existe depuis 25 ans, de sorte que tous les compteurs la possèdent.

En ce qui concerne la troisième branche (type et nombre de bornes), elle reproche à l'acte attaqué, d'une part, de lui faire subir un traitement différent d'autres candidats, alors que son projet présentait les mêmes caractéristiques techniques que ceux-ci (à savoir, outre l'installation de 3 bornes dans des parkings publics, l'installation de 11 bornes dans un parking privé) et, d'autre part, l'attribution à certains candidats du maximum de points (40), alors qu'ils ne proposaient pas le type et le nombre de bornes permettant d'obtenir ce score, soit qu'ils n'indiquaient pas l'adresse du garage ou du parking où ils comptaient installer leurs bornes (ce qui aurait justifié une réduction de 5 points), soit qu'ils ne fournissaient pas la preuve de la demande d'installation de leurs bornes par un installateur (ce qui aurait justifié une réduction de 2 points), soit qu'ils ne présentaient qu'une seule offre concernant une seule borne alors qu'ils proposaient autant de bornes que de véhicules.

En ce qui concerne la quatrième branche (rapidité de recharge des batteries), celle-ci est divisée en deux volets.

Dans un premier volet, elle relève qu'elle s'est vu octroyer 18 points sur 20 pour le critère de « rapidité de recharge des batteries ». Elle rappelle que ce critère fait référence à l'article 5, 3°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux taxis électriques, libellé comme suit :

« 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 pour lui-même que, le cas échéant, par d'autres exploitants, et de la rapidité de recharge des batteries par ces bornes ».

Selon elle, il résulte de cette disposition que le critère à prendre en considération n'est ni la rapidité ni la puissance de la borne en elle-même mais bien la rapidité de recharge des batteries installées dans le véhicule proposé par l'exploitant par les bornes proposées. Elle soutient qu'en prenant en considération le seul type de bornes, la partie adverse ne tient pas compte des batteries embarquées

dans le véhicule alors qu'en l'espèce, c'est bien l'association et la combinaison de ces deux éléments qui va déterminer le délai de recharge des batteries. Elle indique que, pour ce critère, il est prévu que la demande sera affectée de points allant de 0 à 20 en fonction de la rapidité de recharge des batteries, et non en fonction de la seule puissance des bornes de recharge. Elle fait valoir qu'en l'espèce, la *Nissan Leaf*, telle qu'elle l'a proposée, peut se recharger à 100 % en 30 minutes tandis que la *BYD* ne peut se recharger à 100 % qu'en 120 minutes. Elle souligne également que certains exploitants n'ont proposé que des bornes de 22 Kw et ne pourront recharger leur *Nissan Leaf* ou *Renault Zoe* qu'en 60 minutes et qu'en conséquence, le véhicule qui permet une recharge de batterie la plus rapide, soit la *Nissan Leaf*, aurait dû recevoir le maximum de points (20) tandis que les autres véhicules auraient dû se voir attribuer un nombre de points inférieurs, à la suite d'une comparaison proportionnelle du temps de recharge.

Dans le second volet, elle relève que la SCRL Z.E. Taxis a obtenu 18 points sur 20, alors qu'elle ne pouvait obtenir que 15 points, parce que les deux bornes de recharge qu'elle proposait ne justifiaient pas les points obtenus.

Dans une cinquième branche, elle critique les 25 plaquettes qui ont été délivrées pour des véhicules du modèle *Renault Zoe*. Dans une première sous-branche, elle explique qu'il est impossible d'acheter les batteries installées dans ce type de véhicule, qui ne sont proposées qu'en location simple alors que l'article 8 de l'ordonnance du 27 avril 1995 prévoit que l'autorisation d'exploiter ne peut être délivrée qu'à une personne physique ou morale qui soit est propriétaire du ou des véhicules, soit en a la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente. En outre, elle se réfère à l'article 1er, 2° et 3°, de l'arrêté du 21 juin 2012 relatif aux taxis électriques et à l'article 1er, 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, qui disposent que ne peuvent être autorisés que les véhicules répondant aux conditions fixées par l'ordonnance ou ses arrêtés. Elle en déduit que, puisque les possesseurs de *Renault Zoe* ne sont pas propriétaires de l'intégralité du véhicule, ils ne pouvaient recevoir une autorisation. Dans une seconde sous-branche, elle expose que la partie adverse aurait dû avoir égard au coût de la location des batteries pour ces véhicules; en effet, eu égard au kilométrage parcouru par un taxi, le coût aurait été de 3.724 €/an et non de 1.224 €/an. Elle en conclut qu'aucune analyse des plans financiers n'a été réalisée par la partie adverse.

Dans la sixième branche, prise à titre subsidiaire, elle soutient que si les informations communiquées par la partie adverse dans son courriel du 24 avril 2019 sont jugées suffisantes pour lui permettre de comprendre les raisons pour lesquelles les points qu'elle a obtenus lui ont été octroyés, il y a lieu, dans cette hypothèse, de constater qu'une telle motivation, à la supposer adéquate, est tardive. Elle ajoute qu'à supposer que les informations complémentaires puissent, *a posteriori*, lui permettre de comprendre les raisons pour lesquelles ces points lui ont été octroyés, cette circonstance n'est pas de nature à purger l'acte attaqué de son vice tiré du défaut de motivation formelle.

Dans son mémoire en réponse, à propos de la première branche, la partie adverse expose qu'il ressort de l'avis du jury du 30 janvier 2019 que la méthode d'évaluation, qui n'a pas été contestée par le Conseil d'État dans ses arrêts antérieurs, a été maintenue en ce qui concerne le critère du confort. Elle estime qu'à la suite de l'arrêt d'annulation de sa décision précédente, le jury devait procéder à la réévaluation complète de toutes les demandes telles qu'introduites en 2013, cette réévaluation pouvant aboutir à une modification des points dans le chef de certains candidats. Elle soutient que la partie requérante confond l'utilisation des critères d'attribution et la méthode d'évaluation, qui sont restées les mêmes, avec l'examen concret des dossiers qui peut, quant à lui, aboutir à un résultat différent car le jury a tenu compte des critiques formulées à propos des précédentes évaluations.

Elle relève qu'en ce qui concerne les candidats qui ont opté pour la *Renault Zoe*, il ressort de l'examen des dossiers et des documents communiqués que ce véhicule était en effet disponible en trois versions différentes, à savoir la version *Life* (modèle de base), la version *Zen* (modèle de milieu de gamme) et la version *Intens* (modèle haut de gamme, full options). Elle en déduit que les candidats qui ont choisi la *Zoe Intens* ont dès lors opté pour le modèle le plus complet, au niveau du confort et des options, ce qui justifie qu'ils aient bénéficié d'une augmentation de leurs points, passant de 25 à 30 points.

Elle ajoute qu'en ce qui concerne les candidats qui ont opté pour le modèle e6 de la marque *BYD* (*BuildYourDreams*), il ressort de l'examen des dossiers et des documents communiqués que cette marque proposait un seul modèle complet de véhicule sans possibilité de rajouter différents packs. Elle soutient qu'il ressort clairement de la présentation *PowerPoint* intitulée « *BYD e6* Taxi » présentant le véhicule et jointe à leurs dossiers par les candidats Alraha SPRL (n° 105) et Liberty Cars (n° 122) que le modèle a des sièges en cuir. Elle considère que les candidats qui ont choisi ce modèle ont dès lors opté pour le modèle le plus complet, au niveau du confort et des options, disponible dans la gamme de *BYD* e6,

raison pour laquelle ils ont bénéficié d'une augmentation de leurs points, passant de 20 à 30 points. En ce qui concerne la candidature de [R.L.K.] (n° 117), elle souligne que bien que ce dernier a également opté pour le modèle e6 de la marque *BYD*, les informations relatives au confort figurant dans son dossier sont moins complètes, en comparaison des dossiers des candidats n° 105 et n° 122 et il ne s'est donc vu octroyer que 20 points pour le critère du confort.

Enfin, en ce qui concerne les candidats qui ont opté pour le modèle *Leaf* de la marque *Nissan*, elle indique que ce modèle était à l'époque disponible en trois versions différentes, à savoir la version *Visia* (modèle de base), la version *Acenta* (modèle de milieu de gamme) et la version *Tekna* (modèle haut de gamme). Elle relève que la SPRL Cabitar (n° 14) a opté pour le modèle *Leaf Acenta* qui est un modèle de milieu de gamme avec plus d'options au niveau du confort que le modèle de base et a dès lors bénéficié d'une augmentation de ses points, passant de 20 à 25 points.

Elle conclut qu'elle n'était aucunement tenue de garder la même notation que celle octroyée par l'avis du jury du 10 janvier 2017, que la méthode d'évaluation du jury non contestée par le Conseil d'État dans ses arrêts antérieurs a été maintenue pour le critère du confort du véhicule et que tous les demandeurs ont été placés dans la même situation même si de nouveaux points ont été attribués à la suite d'un examen plus approfondi des dossiers. Elle estime n'avoir commis aucune erreur manifeste d'appréciation en modifiant le score de certains candidats.

Dans son mémoire en réplique, en ce qui concerne la deuxième branche, la partie requérante considère que la circonstance qu'elle disposait du tableau récapitulatif des notations des critères fixés par l'avis publié au *Moniteur belge* du 23 juin 2013, et dans la procédure d'examen des demandes depuis 2013, ne lui interdit pas, à l'occasion du présent recours dirigé contre un nouvel acte adopté par la partie adverse, de faire valoir les moyens de droit qu'elle estime justifiés, sans que le fait de ne pas les avoir invoqués antérieurement ne puisse s'interpréter comme constituant une quelconque renonciation de sa part. Elle rappelle que l'option « sélection automatique des tarifs » comporte deux aspects, à savoir la situation géographique du taxi et l'horaire. Elle expose qu'un logiciel portant sur le premier aspect, spécifique aux taxis bruxellois, n'existe pas à ce jour et donc n'existait pas au jour de l'adoption de l'acte attaqué. Pour le second aspect, elle relève que seuls deux tarifs existent à Bruxelles et que les taxis bruxellois doivent être équipés d'un taximètre permettant le passage automatique du tarif de nuit à 22 heures à celui de jour à 6 heures et qu'il en est de même pour le passage de l'heure d'été à l'heure

d'hiver. Selon elle, tous les taxis disposant de cette fonction, il ne s'agit pas d'une option et aucun point supplémentaire ne devait donc être accordé.

En ce qui concerne la troisième branche, elle conteste les motifs développés dans le mémoire en réponse de la partie adverse qu'elle estime contradictoire avec les explications apportées au sujet de la seconde branche du troisième moyen. Elle conteste également la diminution de deux points de son score (18/20) en ce qui concerne les bornes de recharge « lentes » qui ne sont utilisées que pour ses véhicules à l'arrêt au sein de ses propres installations et dont elle a indiqué qu'il ne serait pas utile d'en faire profiter d'autres utilisateurs.

En ce qui concerne la quatrième branche, s'agissant du premier volet, elle renvoie à sa requête en annulation. Pour le second volet, elle souligne que la partie adverse n'apporte pas la preuve de l'offre commerciale de la borne de 60 kW mais simplement une attestation du placement alors que, en l'espèce, aucune offre commerciale de ladite borne ne figure dans le dossier de candidature de la SCRL Z.E. Taxis.

En ce qui concerne la cinquième branche, elle rappelle que la circonstance que, le cas échéant, la partie adverse ajoute un critère non défini dans l'avis du 13 juin 2013, n'implique pas nécessairement qu'un tel critère devrait en conséquence être nécessairement considéré comme n'étant pas prévisible. Elle maintient que le coût annuel de la location de batteries doit faire partie des éléments à prendre en compte dans le cadre du plan financier.

En ce qui concerne la sixième branche, elle considère que le contenu de l'avis du jury du 30 janvier 2019 aurait pu constituer la motivation formelle des autorisations d'exploitation, s'il avait été notifié en annexe à l'acte attaqué. Elle soutient que, contrairement à ce qu'allègue la partie adverse, cet acte n'est pas un acte réglementaire, mains bien un acte collectif, c'est-à-dire un acte administratif unilatéral à portée individuelle qui est simultanément applicable à plusieurs personnes ou situations bien déterminées, les destinataires de l'acte, même nombreux, pouvant tous être identifiés.

Dans une septième branche prise « à titre éminemment subsidiaire », qu'elle soulève pour la première fois dans son mémoire en réplique, elle fait valoir que la partie adverse aurait dû procéder par pondération pour les critères « types et nombre de bornes » et « rapidité de recharge des batteries », comme elle l'a fait pour le critère « confort ».

Dans son dernier mémoire, la partie adverse souligne, à propos de la première branche du moyen, que les offres de la SPRL Alraha (n° 105) et de la SA Liberty Cars (n° 122), proposant le véhicule de marque *BYD e6*, se réfèrent expressément aux caractéristiques de ce véhicule, étant « un monospace entièrement équipé, améliorant le confort du client et celui du chauffeur ». Elle ajoute que ces offres comportent une annexe présentant une comparaison entre plusieurs véhicules électriques pour faire apparaître que le véhicule *BYD e6* est le meilleur sur le marché ainsi qu'une description détaillée du véhicule et une comparaison avec des véhicules concurrents dont pas moins de huit pages sont consacrées strictement au critère du « confort du véhicule » et contiennent même un tableau comparatif avec deux autres véhicules électriques afin de démontrer que le véhicule proposé est le meilleur. Elle considère qu'elle a exercé légalement son pouvoir d'appréciation en accordant 30 points à ces deux sociétés pour ce critère, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, seul cas dans lequel le Conseil d'État pourrait le censurer.

Elle estime qu'un même raisonnement peut être tenu pour les candidats présentant le véhicule *Renault Zoe Intens* qui ont également obtenu le score maximal de 30 points pour le confort de ce véhicule, puisque tous les critères de confort sont mentionnés dans le relevé des équipements déposé à l'appui des candidatures des demandeurs ayant proposé ce véhicule, et que cette version est celle comportant le plus grand nombre d'avantages.

Elle fait valoir que, sur le fondement d'éléments similaires, la partie requérante a également obtenu ce score maximal, en manière telle qu'elle n'est pas recevable à critiquer son appréciation sur ce point.

Dans son dernier mémoire, en ce qui concerne la deuxième branche du moyen, la partie requérante soutient que constitue une motivation *a posteriori* la considération selon laquelle un véhicule équipé d'un taximètre de la dernière génération, pourvu d'un système de localisation des véhicules, utilise nécessairement la norme GPRS. Elle indique que, pour pouvoir se connecter au réseau, il faut équiper le taximètre d'un modem, d'un logiciel, d'une carte SIM et disposer d'un abonnement. Elle ajoute que si cette option GPRS était effectivement incluse dans ce taximètre, cette dernière aurait dû, par principe d'égalité, attribuer les mêmes points pour tous les candidats, dont elle, ayant proposé le même taximètre.

Elle énumère également les candidats qui ont présenté l'installation de l'option « Cey-System » comme une simple éventualité et qui ont malgré tout

bénéficié de deux points supplémentaires, au lieu d'un seul, contrairement aux lignes directrices arrêtées par le jury.

En ce qui concerne la « sélection automatique des tarifs », elle souligne que les documents qu'elle produits proviennent uniquement des dossiers des exploitants eux-mêmes proposant cette option. Elle soutient que ces documents montrent que cette fonction n'est disponible, en France, que dans certaines villes de province et de l'agglomération parisienne où il existe quatre tarifs variant selon les jours de la semaine, les jours fériés et les heures de la journée. Elle rappelle que, dans la Région de Bruxelles-Capitale, il n'y a que deux tarifs et un supplément fixe de nuit.

Pour la troisième branche, elle fait référence au rapport déposé dans l'affaire A. 221.905/XV-3338 dans lequel l'auditeur avait considéré que le score maximal aurait dû être accordé pour le critère du type de bornes. Elle fait valoir qu'en traitant de manière différente d'autres candidats dont les bornes sont également situées sur un terrain privé, la partie adverse a commis une erreur manifeste d'appréciation.

En ce qui concerne la quatrième branche, elle conteste l'appréciation du jury, au sujet de l'offre de Z.E Taxis (n° 187), selon laquelle une borne de 20 kW devrait être considérée comme une charge rapide méritant 15 points et non comme une charge normale ne valant que 10 points pour le critère de la rapidité de recharge des batteries. Elle critique également la prise en considération d'une proposition d'installation d'une borne de 60 kW qui ne figure qu'en annexe de l'offre et qui est datée du 12 juillet alors que l'offre globale des bornes et le *business plan* ont des dates postérieures, ce qui l'incite à penser que l'exploitant aurait renoncé à cette proposition.

Pour la cinquième branche, elle se réfère à sa requête en annulation.

En ce qui concerne la sixième branche, elle maintient que l'acte attaqué est un acte individuel qui est soumis, à ce titre, à la loi du 29 juillet 1991, précitée.

Elle fait enfin valoir que la septième branche, soulevée pour la première fois dans son mémoire en réplique, n'est pas tardive parce que ce n'est qu'après avoir pu prendre connaissance dans le dossier administratif des tableaux comparatifs, qui n'étaient pas annexés à l'avis du jury qui lui a été notifié, qu'elle a pu constater que la partie adverse avait opéré des moyennes pour certains critères.

VI.2. Appréciation

VI.2.1. Première branche

Lorsqu'il est invité à contrôler l'appréciation portée par un jury sur les différents critères d'évaluation d'offres, le Conseil d'État ne peut substituer sa propre appréciation à celle de ce jury. Il lui revient toutefois de vérifier la réalité, l'exactitude et la pertinence des éléments qui ont justifié l'attribution des points pour les différents critères, et de censurer une appréciation manifestement déraisonnable.

S'agissant du critère relatif au confort, l'avis du jury du 30 janvier 2019 s'exprime comme suit :

« 1. CONFORT DU VÉHICULE (30 points)

Maintien de la méthode d'évaluation non contestée par le Conseil d'État :
- 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 ».

Il résulte de cet extrait que le jury a entendu faire du « pack confort » et de la sellerie en cuir les éléments déterminants permettant d'obtenir le score maximum de trente points. Par conséquent, il ne pouvait, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, attribuer ce score pour des offres dont les véhicules ne présentent pas ces caractéristiques.

Pour les candidats proposant l'exploitation du véhicule *BYD e6* (SA Liberty Cars - n° 122 - et SPRL Alraha - n° 105), le document annexé à l'avis du jury précise que le maximum de points est attribué parce que ce véhicule est proposé dans la « seule version disponible, haut de gamme, full options ». Dès lors que, de l'aveu même de la partie adverse, il n'existe qu'une seule version de ce véhicule, il ne peut être raisonnablement considéré qu'il existerait un « pack confort » qui se différencierait du modèle de base et dont il conviendrait de tenir compte pour certains véhicules et non pour d'autres.

Pour les candidats proposant le véhicule *Renault Zoe Intens*, le même document justifie l'attribution du score maximal par la considération que le modèle de véhicule en question est « le plus complet, haut de gamme, full options ». Cette seule considération ne permet pas d'établir que ces véhicules sont bien équipés de

sièges en cuir et ne constitue par conséquent pas une justification de l'attribution du score maximal pour le critère du confort aux candidats proposant ces véhicules.

L'offre de la partie requérante porte sur des véhicules Nissan Leaf, dans la version Tekna qui est reconnue par la partie adverse comme étant la plus haut de gamme d'un modèle présentant plusieurs versions, c'est-à-dire comme présentant un pack confort. Son offre précise, en outre, expressément que ces véhicules sont tous équipés de sièges en cuir, ce qui justifie que le score maximal lui a été attribué pour le confort. La partie requérante a bien intérêt à critiquer l'attribution de ce score à des véhicules ne présentant pas ces caractéristiques puisque la diminution du score obtenu pour le critère du confort par les véhicules *BYD e6* et *Renault Zoe Intens* serait de nature à modifier le classement des candidats d'une manière suffisamment importante pour lui permettre d'être classée en ordre utile pour l'obtention d'une autorisation d'exploiter des taxis électriques.

La première branche du premier moyen est fondée.

VI.2.2. Deuxième branche

S'agissant du critère relatif au confort, l'avis du jury du 30 janvier 2019 s'exprime comme suit :

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

Maintien de la méthode d'évaluation non contestée par le Conseil d'État :

- 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, 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 ».

Même si la SPRL Alraha (n° 105) et la SA Liberty Cars (n° 122) ne mentionnent pas explicitement l'existence de « GPRS » sur leurs véhicules, il est précisé, en page 2 de la demande globale introduite par ces deux sociétés, que le taximètre proposé est celui de la nouvelle génération comportant notamment un système de localisation du véhicule. Or, le GRPS ne désigne pas un instrument de bord mais bien une norme de transmission des données par paquet et le jury a pu estimer, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, qu'un système de localisation du véhicule implique nécessairement qu'il est fait usage de cette technologie. La partie requérante n'ayant pas fait état d'un tel système de

localisation de ses véhicules dans son offre, elle n'a pas été traitée d'une manière différente de celle des sociétés précitées.

Ce n'est que dans son dernier mémoire que la partie requérante précise quels sont les candidats qui ont présenté l'option « Cey-System » sur leurs véhicules comme une éventualité et qui, selon elle, ont malgré tout bénéficié de deux points supplémentaires. Elle n'indique pas les raisons pour lesquelles elle n'a pu apporter cette précision dans ses écrits précédents. Ce grief est par conséquent tardif et irrecevable.

Quant à l'argument selon lequel certains candidats ont bénéficié d'un supplément de points pour avoir annoncé l'installation sur leurs véhicules de l'option « taximètre plus power », alors que cette option ne serait pas disponible en Belgique, il est en contradiction avec l'une des pièces du dossier de la partie requérante qui énonce expressément que ce système « est destiné au marché européen ». Par ailleurs la circonstance invoquée dans le dernier mémoire de la partie requérante selon laquelle, en France, il n'est disponible que dans les localités présentant quatre tarifs différents n'implique pas *ipso facto* qu'il en irait de même en Belgique et il n'est pas établi que le jury aurait commis une erreur manifeste d'appréciation en prenant en considération cette option. À supposer que les véhicules proposés par d'autres candidats, voire même tous, bénéficient également d'un système de sélection automatique des tarifs, le jury n'était tenu d'en tenir compte que s'il était mentionné expressément dans l'offre ou dans ses annexes et il n'est pas établi que tel n'a pas été le cas.

La deuxième branche du moyen n'est pas fondée.

VI.2.3. Troisième branche

Ainsi qu'il a déjà été exposé à l'occasion de l'examen de la troisième branche du deuxième moyen, deux points ont été retranchés au score maximal pour le critère du nombre et du type de bornes en raison de la présence des bornes à charge rapide de la partie requérante dans un parking public et du manque de précision de l'emplacement des bornes à charge lente.

Par ailleurs, les pièces déposées par la partie requérante ne démontrent pas que la partie adverse aurait attribué à certains candidats le maximum de points, alors qu'ils ne proposaient pas le type et le nombre de bornes permettant d'obtenir le score maximum. En effet, la SCRL Z.E. TAXIS (n° 187) dispose bien de bornes dans un emplacement privé et il en va de même pour la SCS Maliesse (n° 77) et

pour la SCS Omega (n° 88). Par ailleurs, [R.L.K.] (n° 117) n'a obtenu que 13 points sur 20 pour le sous-critère « type de bornes », c'est-à-dire moins que la partie requérante, et la SPRL Milimo (n° 40) indique bien l'adresse du lieu privé où se situeront les bornes en annexant le contrat de location à son dossier de demande.

En conclusion, la troisième branche du troisième moyen n'est pas fondée.

VI.2.4. Quatrième branche

S'agissant du critère relatif à la rapidité de recharge des batteries, l'avis du jury du 30 janvier 2019 s'exprime comme suit :

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

Maintien de la méthode d'évaluation non contestée par le Conseil d'État :

Il faut évaluer le sous-critère de la sorte :
1) charge lente sur une prise électrique domestique ou sur une prise renforcée : 5 points;
2) charge normale sur une *wallbox* ou sur une borne de recharge délivrant une puissance comprise entre 3 et 7 kW : 10 points;
3) charge accélérée sur une *wallbox* ou sur une borne de recharge délivrant une puissance de 22 kW : 15 points; et,
4) 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 *BYD e6* par rapport à la *Nissan Leaf*, comme expliqué dans l'arrêt du Conseil d'État, à savoir le fait que la *BYD e6* 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 *BYD e6* ».

Le jury a estimé qu'un chargeur plus puissant entraînera nécessairement une rapidité de recharge des batteries plus importante. Si le jury avait fait le choix suggéré par la partie requérante de prendre en considération la seule durée de chargement des batteries, cela aurait toutefois eu pour effet de favoriser les véhicules ayant une batterie d'une capacité plus faible, ce qui aurait neutralisé partiellement le critère de l'autonomie. En établissant des catégories en fonction de la puissance des bornes, le jury n'a pas commis une erreur manifeste d'appréciation ou méconnu le critère de la rapidité de recharge des batteries tel qu'annoncé dans l'avis publié au *Moniteur belge*.

Constatant que la partie requérante proposait de charger les batteries de ses véhicules à la fois par des bornes de type « charge accélérée » et par des bornes de type « charge rapide », le jury a régulièrement attribué à la partie requérante le score de 18 points sur 20 pour le critère de la rapidité de recharge des batteries, soit une moyenne entre les notes de 15 et de 20 sur 20 points.

Le jury a procédé d'une manière similaire en attribuant le même score à la SCRL Z.E. Taxis dès lors qu'il a tenu compte des bornes de recharge proposées dans le dossier de candidature, à savoir une borne du modèle ABB TERASC - 20kW, une borne du modèle ICU Eve 2, 400V 32A knopp, ainsi qu'une borne du modèle ABB Terra Duo, 60 kW, pour laquelle une proposition de placement était jointe à l'offre. La circonstance que le jury a pris en considération ce dernier document et assimilé une borne de 20 kW à une recharge accélérée de 22 kW, plutôt qu'à une charge normale comprise entre 3 et 7 kW, ne constitue pas une erreur manifeste d'appréciation.

La quatrième branche du troisième moyen n'est pas fondée.

VI.2.5. Cinquième branche

Le fait que les véhicules de marque *Renault* ne peuvent être acquis avec les batteries permettant leur utilisation, qui ne pourraient être que louées, n'enlève rien au fait que les exploitants peuvent être propriétaires des véhicules ou en avoir la disposition en vertu d'un contrat de vente à tempérament, d'un contrat de location-financement ou d'un contrat de location-vente. Certes, les contrats de location des batteries sont plus précaires que les autres contrats visés par l'ordonnance du 27 avril 1995, précitée. Toutefois, les possibilités pour le bailleur de la batterie de suspendre le droit d'utiliser celle-ci correspondent à l'« *exceptio non adimpleti contractus* », à savoir des hypothèses où leur locataire resterait en défaut d'exécuter ses obligations contractuelles vis-à-vis de lui, qui ne s'écartent pas de la possibilité qu'a le prêteur ou le vendeur d'un véhicule complet de faire résoudre ou de résilier le contrat dans une même hypothèse, ainsi qu'à des hypothèses de concours entre créanciers, communes au droit des affaires.

Quant au coût réel de la location des batteries destinées à la *Renault Zoe*, il n'avait pas à être vérifié par la partie adverse, cet élément relevant du choix des exploitants optant pour ce véhicule.

La cinquième branche n'est pas fondée.

VI.2.6. Sixième et septième branches

Les sixième et septième branches du moyen n'étant soulevées qu'à titre subsidiaire, elles ne doivent pas être examinées dès lors que la première branche est jugée fondée.

VII. Maintien des effets

VII.1. Thèses des parties

Dans son dernier mémoire, la partie adverse sollicite qu'en application de l'article 14*ter* des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section du contentieux administratif indique que les effets des actes individuels contenus dans l'acte attaqué qui ne concernent pas la partie requérante soient considérés comme définitifs. Elle estime qu'il ressort du contexte de l'affaire et des explications données dans le cadre des écrits de procédure que l'objectif poursuivi par la partie requérante est de tenter d'obtenir une autorisation d'exploiter des véhicules électriques mais non de porter directement ou indirectement atteinte aux intérêts de toutes les personnes physiques ou morales qui se sont vu octroyer une autorisation identique dans le cadre de l'acte collectif attaqué. Elle soutient que l'atteinte qui serait portée à la sécurité juridique de tous ces bénéficiaires depuis l'exécution de l'acte attaqué s'avèrerait hors de toute proportion par rapport à l'avantage que la partie requérante pourrait retirer, indépendamment de l'octroi à son bénéfice de l'autorisation initialement sollicitée. Elle indique que tous les bénéficiaires de l'acte attaqué ont largement investi dans l'achat de véhicules électriques spécifiques, de bornes de recharge des batteries de ces véhicules électriques, sans parler de tout autre investissement en rapport avec l'exploitation des véhicules électriques comme taxis. Elle considère qu'il s'agit là de raisons exceptionnelles au sens de l'article 14*ter*, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État justifiant de déroger au principe de la légalité puisque la dernière phrase de cet alinéa prescrit expressément que la décision du Conseil d'État peut tenir compte des intérêts des tiers. Par ailleurs, elle souligne que l'annulation rétroactive de l'acte attaqué porterait également atteinte au service d'utilité publique des services de taxis électriques sur tout le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Elle rappelle à cet égard l'enseignement des arrêts n^{os} 235.892 du 28 septembre 2016 et 242.902 du 9 novembre 2018.

Dans son dernier mémoire, la partie requérante soutient que l'objectif qu'elle poursuit, à savoir l'octroi des autorisations d'exploiter des véhicules électriques, implique, nécessairement et corrélativement, qu'il soit porté atteinte aux

intérêts des tiers qui se sont vu, par l'acte attaqué, octroyer une autorisation d'exploiter des véhicules électriques. Elle indique qu'elle ne voit pas pourquoi il faudrait nécessairement faire prévaloir les intérêts de ces tiers au détriment des siens. Faisant référence au rapport complémentaire déposé par l'auditeur dans l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016, elle soutient qu'en raison du choix de la partie adverse de n'autoriser l'exploitation que de cinquante taxis électriques, le maintien des effets de l'acte attaqué reviendrait à la priver de toute possibilité d'obtenir une autorisation, privant ainsi l'annulation de tout effet utile. Elle relève également que l'annulation de l'acte attaqué n'aurait pas pour conséquence que l'ensemble des titulaires des autorisations visées à l'article premier de cet acte ne pourrait nécessairement plus exploiter à l'avenir un service de taxis électriques dès lors que, confrontée à une telle annulation, il appartiendra à la partie adverse de réexaminer les différentes demandes et de procéder à un nouveau classement de celles-ci en manière telle qu'il est possible que certains titulaires d'autorisation soient à nouveau classés en ordre utile. Par ailleurs, elle estime que les titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de taxis électriques ne pouvaient, en l'espèce, ignorer le risque qu'un recours soit introduit contre l'acte attaqué et ont donc engagé des frais afférents à cette exploitation en pleine connaissance de cause. En ce qui concerne l'atteinte à un service d'intérêt général, elle rappelle que les taxis électriques ne représentent que 50 véhicules sur une flotte estimée à environ 1300 taxis. Elle considère que l'atteinte éventuelle à la continuité de ce service d'intérêt général serait d'autant moindre si la partie adverse procède, dans un délai rapide, à la réfection de l'acte annulé.

VII.2. Appréciation

L'article 14*ter* des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, dispose comme suit :

> « À la demande d'une partie adverse ou intervenante, et si la section du contentieux administratif l'estime nécessaire, elle indique ceux des effets des actes individuels annulés ou, par voie de disposition générale, ceux des effets des règlements annulés, qui doivent être considérés comme définitifs ou maintenus provisoirement pour le délai qu'elle détermine.
>
> La mesure visée à l'alinéa 1er ne peut être ordonnée que pour des raisons exceptionnelles justifiant de porter atteinte au principe de la légalité, par une décision spécialement motivée sur ce point et après un débat contradictoire. Cette décision peut tenir compte des intérêts des tiers ».

Il a été précisé, au cours des travaux parlementaires qui ont précédé l'adoption de la loi du 20 janvier 2014 modifiant les lois coordonnées sur le Conseil d'État, que le recours à cette mesure exceptionnelle peut être envisagé lorsque le caractère rétroactif d'un arrêt d'annulation pourrait avoir des conséquences

disproportionnées ou mettre en péril notamment la sécurité juridique, dans certaines circonstances (*Doc. parl.*, Sénat, 2012-2013, n° 5-277/1, p. 5).

En l'espèce, le maintien des effets, mesure en principe exceptionnelle, a été déjà été ordonné dans deux arrêts n^{os} 235.892 du 28 septembre 2016 et 242.902 du 9 novembre 2018 au motif qu'une annulation avec un effet rétroactif impliquerait que l'exploitation des 50 véhicules autorisée 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. Il a été jugé par ces arrêts 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 et le rétablissement immédiat de la légalité ne s'opèrerait donc qu'au détriment de la continuité de ce service.

Toutefois, il convient d'observer que les autorisations initialement accordées par l'article 1er de l'arrêté du 12 décembre 2013, qui a été annulé par l'arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016, ne l'étaient que pour une durée de sept ans prenant cours le 1er janvier 2014. Il ne peut par conséquent plus être considéré qu'une annulation intervenant à un moment où les autorisations devaient normalement être expirées porterait encore une atteinte disproportionnée aux intérêts des exploitants ayant obtenu ces autorisations.

En outre, le maintien des effets pour une durée de quatre mois qui a été accordé par l'arrêt n° 242.902 du 9 novembre 2018 a donné lieu à un nouvel avis du jury qui ne s'est pas limité à prendre en considération l'enseignement de cet arrêt mais a également procédé à une nouvelle évaluation de la condition du confort des véhicules qui ne trouve aucun fondement dans cet enseignement et qui est considérée par le présent arrêt comme manifestement erronée.

Il serait contraire au caractère exceptionnel voulu par le législateur de considérer que la seule circonstance qu'une annulation concerne un service d'intérêt général devrait conduire automatiquement le Conseil d'État à ordonner à plusieurs reprises le maintien provisoire des effets de l'acte annulé.

Les circonstances qui existaient au moment où la procédure d'attribution des autorisations a été initiée en 2013 ont changé aussi bien en droit, avec les instruments internationaux imposant une réduction des émissions des gaz à effet de serre, tel que le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du

30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (« loi européenne sur le climat »), qu'en fait, avec l'évolution du marché des véhicules électriques qui était encore embryonnaire au moment où les offres ont été déposées. La réflexion sur une éventuelle réfection de l'acte attaqué devra nécessairement examiner la question de savoir s'il est encore opportun de limiter le nombre de véhicules électriques pouvant être exploités sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et si un nouvel appel d'offres ne devrait pas être lancé compte tenu du changement des circonstances. Il en résulte qu'il n'existe plus à l'heure actuelle de raisons exceptionnelles justifiant de porter atteinte au principe de la légalité au sens de l'article 14*ter*, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de maintenir les effets de l'acte annulé.

VIII. Confidentialité de certaines pièces du dossier administratif

VIII.1. Thèses des parties

La partie adverse demande la confidentialité de certains éléments des candidatures en raison du caractère très personnel de ceux-ci ou de leur lien direct avec le « secret des affaires » des candidats ou avec la situation fiscale ou sociale de ceux-ci. Selon elle, à défaut de reconnaître le caractère confidentiel de ces pièces, tout tiers, dont la partie requérante, pourrait disposer d'éléments personnels ou liés à l'exploitation de ses concurrents et susceptibles de permettre de leur nuire ou de s'inspirer des renseignements recueillis, notamment dans le cadre de nouvelles procédures éventuelles d'octroi d'autorisations d'exploiter un service de taxis. Elle estime qu'il est dès lors justifié de reconnaître la confidentialité aux pièces suivantes : les extraits de casier judiciaire, les données personnelles relatives aux candidats ou aux autres personnes liées aux dossiers, les données fiscales relatives aux candidats, les informations bancaires concernant les candidats et la partie des plans de gestion concernant l'organisation pratique du travail.

Dans son mémoire en réplique et son dernier mémoire, la partie requérante ne formule pas d'objections à ce sujet.

VIII.2. Appréciation

En son article 87, § 2, le règlement général de procédure permet à une partie de solliciter de la part du Conseil d'État qu'il ordonne le caractère confidentiel de pièces qu'elle dépose. Si cette disposition permet aux parties de demander la confidentialité de certaines pièces qui, en principe, devraient être utiles à la solution du litige, il convient de rappeler que le dépôt du dossier administratif est prescrit par la législation dans le but de permettre au juge de statuer sur la base d'une connaissance aussi précise que possible des circonstances de fait et des motifs de droit qui ont conduit à l'élaboration de l'acte attaqué. Il revient ainsi au Conseil d'État d'apprécier la confidentialité alléguée de certaines pièces contenues dans le dossier administratif, en faisant la balance entre les exigences du procès équitable et le caractère par nature confidentiel des informations d'entreprise ou de fabrication communiquées à l'autorité, en vue de soumettre ces pièces à la contradiction des parties ou, au contraire, en vue de les y soustraire.

La disposition précitée doit s'interpréter conformément à la directive (UE) 2016/943 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués (secrets d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites dont l'article 2, 1), définit le secret d'affaires comme étant des informations qui répondent à toutes les conditions suivantes:

« a) elles sont secrètes en ce sens que, dans leur globalité ou dans la configuration et l'assemblage exacts de leurs éléments, elles ne sont pas généralement connues des personnes appartenant aux milieux qui s'occupent normalement du genre d'informations en question, ou ne leur sont pas aisément accessibles,

b) elles ont une valeur commerciale parce qu'elles sont secrètes,

c) elles ont fait l'objet, de la part de la personne qui en a le contrôle de façon licite, de dispositions raisonnables, compte tenu des circonstances, destinées à les garder secrètes ».

En l'espèce, il est justifié de reconnaître non seulement la confidentialité des extraits de casier judiciaire, des données personnelles relatives aux candidats ou aux autres personnes liées aux dossiers, des données fiscales relatives aux candidats, et des informations bancaires concernant les candidats, dont la divulgation à la partie requérante ne présente aucune utilité dès lors qu'aucun grief de légalité n'est formulé à l'égard de ces éléments, mais également, comme le demande la partie adverse, à la partie du plan de gestion des candidats concernant l'organisation pratique du travail, puisque cet élément relève du secret des affaires au sens de la directive précitée.

La confidentialité des pièces a) à e) du dossier administratif confidentiel de la partie adverse est maintenue.

IX. Indemnité de procédure

IX.1. Thèses des parties

Dans sa requête, la partie requérante sollicite une indemnité de procédure de 700 euros, à la charge de la partie adverse.

La partie adverse observe que le gérant de la partie requérante a également introduit quatre autres recours au nom de sociétés en formation. Elle estime que, dans la mesure où les écrits de procédure qui ont été déposés dans l'ensemble de ces affaires sont parfaitement identiques, le montant de l'indemnité de procédure revenant à la partie requérante doit être fixé au montant minimum de 140 euros dans chacune de ces affaires. Elle considère qu'il ne serait pas justifié que la partie requérante perçoive cinq fois le montant de l'indemnité de procédure fixée au taux de base. À titre subsidiaire, elle souligne que, dans son arrêt n° 235.892 du 28 septembre 2016, le Conseil d'État a joint les cinq recours identiques introduits et n'a accordé qu'une indemnité de procédure unique fixée au montant de base de 700 euros pour les cinq affaires.

IX.2. Appréciation

L'article 30/1 des lois coordonnées sur le Conseil d'État dispose notamment comme suit :

« § 1er. La section du contentieux administratif peut accorder une indemnité de procédure qui est une intervention forfaitaire dans les frais et honoraires d'avocat de la partie ayant obtenu gain de cause. Après avoir pris l'avis de l'Ordre des barreaux francophones et germanophone et de "l'Orde van Vlaamse Balies", le Roi établit par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les montants de base, minima et maxima, de l'indemnité de procédure, en fonction notamment de la nature de l'affaire et de l'importance du litige.

§ 2. La section du contentieux administratif peut, par décision spécialement motivée, soit réduire l'indemnité soit l'augmenter, sans pour autant dépasser les montants maxima et minima prévus par le Roi. Dans son appréciation, elle tient compte :
1° de la capacité financière de la partie succombante, pour diminuer le montant de l'indemnité;
2° de la complexité de l'affaire;
3° du caractère manifestement déraisonnable de la situation. [...] ».

En l'espèce, aucune des conditions prévues par le législateur pour que l'indemnité de procédure soit réduite n'est remplie puisque la partie adverse n'évoque pas de problèmes de capacité financière, que l'affaire présente une certaine

complexité et qu'il n'est pas manifestement déraisonnable de fixer l'indemnité au montant de base réclamé par la partie requérante. Il n'y a pas lieu de préjuger, à ce stade, de l'appréciation qui sera portée à ce sujet dans les autres affaires évoquées par la partie adverse, qui ne sont pas jointes à la présente affaire.

Il y a lieu de faire droit à la demande de la partie requérante et de lui accorder une indemnité de procédure de 700 euros, à la charge de la partie adverse.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2019 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.

Article 2.

La demande de maintien des effets est rejetée.

Article 3.

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

Article 4.

La confidentialité des pièces a) à e) du dossier administratif confidentiel de la partie adverse est maintenue.

Article 5.

La partie adverse supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 200 euros, la contribution de 20 euros et l'indemnité de procédure de 700 euros, accordée à la partie requérante.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XVe chambre, le 18 novembre 2021, par :

Pascale Vandernacht, président de chambre,

Marc Joassart, conseiller d'État,
Élisabeth Willemart, conseiller d'État,
Frédéric Quintin, greffier.

Le Greffier, Le Président,

Frédéric Quintin Pascale Vandernacht