CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

LE PRÉSIDENT DE LA VI^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ

A R R ÊT

n^o 263.849 du 1^er juillet 2025

A. 241.282/VI-22.764

En cause : **la société anonyme LIME NETWORK**,
ayant élu domicile chez
M^es Bruno LOMBAERT, Irène MATHY
et Marie VANDERELST, avocats,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles,
et étant également assistée et représentée par
M^e François TULKENS, avocat

contre :

la Région de Bruxelles-Capitale,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^es Patrick THIEL et Baptiste CONVERSANO, avocats,
chaussée de la Hulpe 185
1170 Bruxelles.

Requérante en intervention :

la société à responsabilité limitée EM TRANSIT,
ayant élu domicile chez
M^es Stéphanie GOLINVAUX et
Adam BEN TALEB, avocats,
chaussée de la Hulpe 166
1170 Bruxelles.

I. Objet des requêtes

Par une requête introduite le 20 février 2024, la partie requérante demande l'annulation de « (1) la décision du 22 décembre 2023, adoptée par la Ministre de la Mobilité, d'octroyer pour une durée (initiale) de trois ans, à compter du 1^er janvier 2024, une licence pour des services de cyclopartage en flotte libre (de type "engins de déplacement" ou "trottinettes") en Région de Bruxelles-Capitale à EM Transit SRL et (2) la licence d'exploitation d'un service d'engins de déplacement attribuée à EM Transit SRL lui permettant de déployer et exploiter jusqu'à 4000 engins de déplacement en Région de Bruxelles-Capitale pendant cette période.

Par une requête introduite le 4 avril 2025, la partie requérante demande la suspension de l'exécution des décision précitées.

Par la même requête, la partie requérante demande d'ordonner à la partie adverse, à titre de mesures provisoires, de procéder à la prolongation de sa licence du 3 juillet 2019, renouvelée le 4 juillet 2022, à tout le moins jusqu'au prononcé des arrêts à intervenir, en annulation, sur les recours introduits par la requérante en lien avec la présente affaire.

II. Procédure

La contribution et les droits afférents à la procédure en annulation et visés respectivement aux articles 66, 6°, et 70 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État ont été acquittés.

Le dossier administratif a été déposé.

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

Par une requête introduite le 29 avril 2024, la société à responsabilité limitée EM Transit demande à intervenir dans la procédure en annulation.

Par une ordonnance du 16 avril 2025, le calendrier de la procédure en référé a été déterminé et l'affaire a été fixée à l'audience du 16 juin 2025, date à laquelle l'affaire a été mise en continuation au 18 juin 2025.

La contribution et le droit afférents à la procédure en suspension et visés respectivement aux articles 66, 6°, et 70 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État ont été acquittés.

La note d'observations de la partie adverse, des pièces complémentaires au dossier administratif et la note d'observations de la requérante en intervention ont été déposés dans le respect du calendrier de la procédure.

M. Pacôme Noumair, auditeur adjoint au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 17, § 4, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Le rapport a été notifié aux parties.

M. David De Roy, président de chambre, a exposé son rapport.

M^es^ Irène Mathy et François Tulkens, avocats, comparaissant pour la partie requérante, M^es^ Patrick Thiel et Baptiste Conversano, avocats, comparaissant pour la partie adverse, et M^es^ Stéphanie Golinvaux et Adam Ben Taleb, avocats, comparaissant pour la requérante en intervention, ont été entendus en leurs observations.

M. Pacôme Noumair, auditeur adjoint au Conseil d'État, 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. Exposé des faits

III.1. Quant au contexte légal et réglementaire

1. Dans son arrêt n° 259.609 du 24 avril 2024 (ECLI:BE:RVSCE:2024:ARR.259.609) statuant sur un recours dirigé à l'encontre de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (ci-après « l'arrêté du 13 juillet 2023 »), le Conseil d'État a décrit le cadre légal et réglementaire dans lequel s'inscrit le présent recours de la manière suivante :

« 1. L'article 3 de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (M.B., 4 décembre 2018, p. 94.115) […], qui est entrée en vigueur le 1^er^ février 2019, prévoit qu'une licence est requise pour organiser un service de cyclopartage en flotte libre sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Selon son article 5, la durée d'une licence est de trois ans et elle peut être renouvelée un nombre illimité de fois pour une même durée. L'article 4, § 3, de cette ordonnance permet au Gouvernement de limiter le nombre maximum de licences.

2. Le 17 janvier 2019, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adopte un arrêté d'exécution de cette ordonnance (M.B., 29 janvier 2019, p. 9.864) qui ne n'apporte pas de limitation au nombre maximum de licences.

3. Une ordonnance du 17 mars 2022 (M.B., 20 mai 2022, p. 44.191), entrée en vigueur le 30 mai 2022, modifie l'ordonnance du 29 novembre 2018.

4. Le 4 avril 2022, la partie requérante est constituée par un acte notarié.

5. Le 26 octobre 2022, la partie requérante sollicite, auprès de la partie adverse, l'octroi d'une licence en tant qu'opérateur de modes de transport partagés en flotte libre.

6. Le 5 décembre 2022, la partie adverse lui octroie cette licence et elle débute ses activités de mise en location de trottinettes électriques en avril 2023.

7. Le 13 juillet 2023, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adopte un nouvel arrêté portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 (M.B., 6 septembre 2023, p. 73.587). Cet arrêté prévoit que les licences obtenues sur base de l'arrêté du 17 janvier 2019 ne restent valables que jusqu'au 31 décembre 2023 (art. 71). Par ailleurs, il limite le nombre de licences pouvant être accordées et prévoit l'obligation de procéder à un appel à candidatures pour les octroyer (art. 5 à 13) ».

Par l'arrêt précité, le Conseil d'État a suspendu l'exécution des articles 4, 5, 11, 29, 30 et 71 de l'arrêté du 13 juillet 2023.

Par un arrêt n° 263.270 du 13 mai 2025 (ECLI:BE:RVSCE:2025:ARR.263.270), le Conseil d'État a rejeté le recours en annulation dans cette affaire, considérant en substance que la partie requérante ne justifiait plus d'un intérêt à agir.

2. À la suite de l'arrêt de suspension précédemment mentionné, la partie adverse a adopté, le 16 janvier 2025, un arrêté modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2023 portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (ci-après « l'arrêté du 16 janvier 2025 »).

Cet arrêté fait l'objet d'un recours en annulation introduit par la partie requérante, enrôlé sous le numéro A. 244.453/VIII-12.917.

III.2. Quant à la mise en concurrence litigieuse

3. Dans l'arrêt précité n° 259.609 du 24 avril 2024, le Conseil d'État a résumé comme suit les faits relatifs à la mise en concurrence litigieuse :

« 8. Un appel à candidatures est publié au Moniteur belge du 18 septembre 2023. Celui-ci vise à octroyer :
- deux licences relatives à l'exploitation de maximum 4.000 engins de déplacement ;
- trois licences relatives à l'exploitation de maximum 2.500 vélos ;
- deux licences relatives à l'exploitation de maximum 300 scooters ;
- et deux licences relatives à l'exploitation de maximum 150 vélos-cargos.

9. La date limite de dépôt des candidatures est initialement fixée au 19 octobre 2023 à 12h00, puis reportée au 26 octobre à 12h00.

10. Le 22 décembre 2023, la partie adverse annonce les résultats de la procédure menée à la suite de l'appel à candidatures. Elle expose que les entreprises Bolt et

Dott seront les deux seuls opérateurs habilités à proposer au total 8.000 trottinettes en libre-service à Bruxelles. Elle indique qu'une période de transition est octroyée aux autres opérateurs jusqu'au 1er février 2024. Elle mentionne également que "l'appel à candidatures a permis de désigner 3 opérateurs pour les services de vélos partagés (3 x 2.500 vélos) Bolt, Dott et Voi, 2 opérateurs pour les scooters (2 x 300 scooters) Felyx et GO sharing et 2 opérateurs de vélos-cargos (2 x 150 vélos-cargos) Tier et Pony".

11. Par deux ordonnances du 31 janvier 2024, le Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, siégeant en référé, dit pour droit que les licences obtenues par les sociétés Lime et Voi sur la base de l'arrêté du 17 janvier 2019 sont toujours valables et que, par conséquent, ces sociétés peuvent continuer à exploiter leurs services de cyclopartage (tous modes de transport confondus) sur la totalité du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale jusqu'à l'expiration de ces licences, sans encourir les sanctions applicables en vertu de l'article 8 de l'ordonnance du 29 novembre 2018 ».

4. Outre ce recours judiciaire, la partie requérante a introduit, le 15 janvier 2024, deux recours administratifs auprès de la partie adverse conformément aux articles 12 et 13 de l'arrêté du 13 juillet 2023. À cette occasion, la requérante sollicite de la Ministre de la Mobilité :

« À titre principal (1er et 2ème moyens), la renonciation au présent appel à candidatures lancé le 18 septembre 2023 en raison des illégalités manifestes qui affectent la procédure ;

À titre subsidiaire (3ème, 4ème et 5ème moyens), de reconsidérer (i) sa décision du 22 décembre 2023 de refus d'octroi à la requérante de la licence relative à l'exploitation d'engins de déplacement (trottinettes) et, corollairement (ii) sa décision d'octroyer la licence querellée à ses concurrents ;

En tout état de cause, eu égard aux illégalités signalées et au temps nécessaire à la résolution de celles-ci, d'étendre au-delà du 1er février la période de transition au cours de laquelle la présence des véhicules de la requérante est tolérée sur la voie publique, telle que mentionnée dans le communiqué de presse du 22 décembre 2023 et confirmée dans le courriel du 3 janvier 2024 et/ou de reconnaître la poursuite provisoire de validité de la licence obtenue par Lime le 1er juillet 2019 et reconduite tacitement le 1er juillet 2022 (article 5 de l'ordonnance du 29 novembre 2018) pendant la période nécessaire au traitement des recours introduits par Lime ».

La partie adverse n'a pas statué dans le délai prévu par l'article 13 de l'arrêté du 13 juillet 2023.

Le 17 mars 2025, la partie requérante a mis en demeure la partie adverse de statuer sur les recours administratifs en cause, sur base de l'article 14, § 3 des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

IV. Intervention

Par une requête introduite le 29 avril 2024, la société à responsabilité limitée EM Transit demande à intervenir dans la procédure en annulation.

En application de l'article 52, § 5, du règlement général de procédure, cette demande d'intervention vaut tant pour la procédure au fond que pour d'éventuelles procédures qui lui sont accessoires, telles que la suspension ou la demande de mesures provisoires.

En tant que bénéficiaire des décisions litigieuses, elle a un intérêt suffisant à intervenir dans le cadre de la présente procédure. Il y a lieu d'accueillir cette requête.

V. Urgence

V.1. Thèse de la requérante

A. Titre « 2. Sur l'urgence » de la requête

Après avoir décrit l'articulation entre les différentes démarches qu'elle a entreprises pour tenter de maintenir le bénéfice d'une licence lui permettant de continuer à exercer ses activités à Bruxelles, en particulier dans le contexte qu'elle estime être celui de l'inertie de la partie adverse, la requérante entreprend, aux points 11 à 14 de sa requête ayant pour objet sa demande de suspension et de mesures provisoires, de décrire le péril qu'elle craint de subir en l'absence d'arrêt ordonnant la suspension de l'exécution de l'acte attaqué ou des mesures provisoires.

En substance, elle estime que la poursuite de ses activités est indispensable pour assurer sa viabilité économique.

À cet égard, elle observe que ses activités en Belgique sont réparties entre Bruxelles (60%) et Anvers (40%). Elle indique toutefois que ses activités sont « opérationnalisées » depuis Bruxelles, en raison de l'importance de la flotte bruxelloise sur son parc total de véhicules. Elle considère que sa seule activité anversoise, dans l'hypothèse où celle-ci était la seule exercée en Belgique, ne serait pas rentable, ni même économiquement viable. Elle renvoie à ce propos à la pièce confidentielle n° 44 de son dossier. Elle observe que son activité anversoise se limite aux trottinettes. Elle en déduit que l'arrêt de ses activités en Région bruxelloise entrainerait un risque conséquent pour sa branche d'activités relative aux vélos partagés, laquelle s'est fortement développée en Belgique en 2024. Elle indique que les « engins de déplacement (trottinettes) actuellement utilisés à Bruxelles deviendront en outre surnuméraires par rapport à l'activité déjà déployée à Anvers et ne pourront donc y être réaffectés ». Elle estime que même une interruption temporaire de son activité bruxelloise risquerait d'entrainer un risque de conséquences économiques irréversibles. Elle met, en premier lieu, en exergue la problématique de

l'entreposage des véhicules concernés, qui nécessite un conditionnement de sécurité particulier en raison du fait que lesdits véhicules utilisent des batteries au lithium. Elle estime ce cout de démantèlement à 180.000 euros, soit un chiffre supérieur à la marge bénéficiaire réalisé en 2023.

Elle évoque le risque de la chaîne de maintenance des véhicules en Belgique. Elle dénonce, ensuite, le risque lié au report de ses clients vers les opérateurs concurrents qui disposent des nouvelles licences octroyées par la partie adverse. Par ailleurs, elle soutient qu'en cas d'interruption ou de cessation de ses activités bruxelloises, son personnel risquerait d'être débauché par ses concurrents ou qu'il pourrait se reconvertir. Elle considère également qu'un redéploiement de ses activités serait particulièrement complexe et qu'elle ne pourrait retrouver facilement sa place dominante sur ce marché.

Elle souligne encore que la « viabilité en "*stand alone*" de [sa] seule activité anversoise […] n'est, par ailleurs, pas envisageable, notamment parce que l'activité et sa rentabilité sont moindres, alors que [ses] marges bénéficiaires […] sont actuellement assez limitées, et que la maintenance des véhicules était mutualisée, par souci d'économies d'échelle, pour Anvers et Bruxelles. La viabilité économique, en termes de rentabilité d'activités, d'une chaîne de maintenance dédiée uniquement à l'activité anversoise, mais qui devrait demeurer à distance (en considération des engagements en termes de baux commerciaux liant Lime actuellement) s'annonce même clairement négative ».

Elle prétend que, hormis Bruxelles et Anvers, la Belgique ne présente pas d'autre marché de cyclopartage permettant une rentabilité suffisante. Elle déduit de ces éléments que le risque de faillite est démontré.

Elle estime qu'une relance de ses activités après une interruption, le temps de l'écoulement de la procédure en annulation, serait presque impossible. À cet égard, elle met en exergue les difficultés que causerait une interruption de ses activités relatives à la formation de nouveaux membres du personnel ainsi qu'à l'atteinte à son image de marque auprès de sa clientèle. Elle évoque également les répercussions de cette potentielle interruption d'activités auprès de son personnel. Elle souligne, enfin, que l'arrêt de ses activités bruxelloises entraînerait des répercussions sur ses activités à Anvers où elle est sujette à des obligations à l'égard de la ville. Elle indique qu'elle est, ce faisant, « exposée à {un risque de} discontinuité du respect de ses engagements envers cette autre autorité publique, susceptible d'entraîner le prononcé de sanctions à son encontre, voire un retrait de sa licence, précipitant ainsi sa disparition complète ».

Elle se réfère à sa pièce confidentielle n° 44, qui démontrerait, d'après elle, que l'absence de suspension ou le refus d'octroyer les mesures provisoires sollicitées conduirait à ce qu'elle soit exposée à un risque important de faillite. Elle considère également qu'il ne saurait, par ailleurs, lui être reproché d'avoir investi de manière déraisonnable ou inconsidérée dans l'activité de cyclopartage en région bruxelloise, au seul prétexte que l'éventualité de l'instauration d'un régime fermé de licence était « prévisible » au regard du texte de l'ordonnance du 2 novembre 2018. Elle estime, à ce sujet, que, comme exposé dans le cadre du premier moyen, un tel régime n'était supposé voir le jour qu'à la condition que la partie adverse en démontre la nécessité, ainsi que l'absence de mesures alternatives moins attentatoires à la liberté d'entreprendre des opérateurs de cyclopartage. L'instauration de ce régime supposait également une justification objective et adéquate des plafonds d'autorisations et de véhicules appliqués (premier moyen également) et la mise en œuvre d'un processus de sélection conforme à l'ensemble des normes et principes visés aux deuxième et troisième moyens.

B. Titre « 5. Sur la portée et la nécessité de la demande de mesures provisoires » de la requête

Outre qu'elle revient sur ce qu'elle estime être de l'inertie dans le chef de la partie adverse et décrit ce qui, selon elle, doit justifier la mesure provisoire qu'elle sollicite, la requérante se réfère aux développements du titre 2 de sa requête relatifs aux risques qu'encourt sa viabilité économique, pour justifier de la condition d'urgence au respect de laquelle est subordonné l'octroi de mesures provisoires.

V.2. Appréciation du Conseil d'État

L'article 17, § 1er, alinéas 1er à 3 des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, est libellé comme suit :

« Art. 17. § 1er. La section du contentieux administratif est seule compétente pour ordonner par arrêt, les parties entendues ou dûment appelées, la suspension de l'exécution d'un acte ou d'un règlement susceptible d'être annulé en vertu de l'article 14, §§ 1er et 3, et pour ordonner toutes les mesures nécessaires afin de sauvegarder les intérêts des parties ou des personnes qui ont intérêt à la solution de l'affaire.
La demande de suspension ou de mesures provisoires est introduite et traitée par la voie électronique, en tout cas, lorsque les parties sont assistées ou représentées par un avocat ou qu'elles sont une autorité visée à l'article 14, § 1er.
La suspension ou les mesures provisoires peuvent être ordonnées à tout moment :
1° s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation ;
2° et si au moins un moyen sérieux est invoqué dont l'examen se prête à un traitement accéléré et qui est susceptible *prima facie* de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué ».

Selon la jurisprudence constante du Conseil d'État, l'urgence au sens de

l'article 17, § 1er, alinéa 3, 1°, précité, ne peut résulter de la seule circonstance qu'une décision au fond interviendrait dans un avenir plus ou moins lointain. Elle ne peut être reconnue que si la partie requérante démontre que la mise en œuvre de l'acte attaqué présenterait des inconvénients d'une immédiateté et d'une gravité suffisantes pour qu'on ne puisse les laisser se produire en attendant l'issue d'une procédure en annulation. Il lui appartient en conséquence d'établir *ab initio* et *in concreto*, dans sa requête, pièces à l'appui le cas échéant, les circonstances qui justifient concrètement l'urgence, le Conseil d'État ne pouvant avoir égard à des éléments produits après le dépôt de la demande de suspension. Cette démonstration de l'urgence ne peut se limiter à un exposé théorique, se cantonner à la seule évocation de précédents ou encore tenir en des considérations générales, mais doit permettre d'apprécier les risques concrets que l'exécution immédiate de la décision attaquée pourrait entraîner pour le requérant.

Dans ce contexte, selon la même jurisprudence, d'une part, lorsque la partie requérante invoque une atteinte à ses intérêts d'ordre matériel, il lui incombe d'avancer, dans sa requête, des arguments concrètement étayés permettant au Conseil d'État de constater une atteinte à ses intérêts légitimes ne lui permettant pas d'attendre l'issue de la procédure au fond. Le demandeur en référé doit donc, quant à l'exposé de sa situation matérielle, non seulement brosser un tableau complet de celle-ci mais aussi soutenir son argumentation par des pièces justificatives adéquates dès lors que la situation de chaque requérant est particulière et que le simple constat de pertes financières ne saurait suffire à démontrer que l'absence de suspension de l'exécution de la décision attaquée entraînerait nécessairement les graves conséquences dénoncées dans la requête. D'autre part, et sauf circonstances particulières qu'il incombe à une partie requérante d'invoquer et d'établir, toujours *ab initio* dans sa requête, un préjudice moral résultant d'un acte administratif est adéquatement réparé par un arrêt d'annulation en raison de son effet rétroactif. La partie requérante confrontée à pareil préjudice pourra, en effet, dans ce cas, démontrer que l'acte dont les motifs auraient porté atteinte à sa réputation n'était pas régulier. Pour qu'une telle atteinte justifie la suspension d'un acte administratif, il est requis qu'elle soit irrémédiable par un arrêt d'annulation, ce qui implique qu'elle présente un certain degré de gravité, qu'elle découle directement de l'acte attaqué ou de ses motifs infamants et que ceux-ci aient reçu une certaine publicité. Enfin, une partie requérante doit tout mettre en œuvre pour limiter le préjudice qu'elle invoque et l'urgence constitue une condition spécifique du référé administratif distincte de celle relative à l'exposé d'au moins un moyen sérieux, de sorte que le caractère sérieux allégué de ceux-ci est insuffisant, en soi, pour établir l'urgence légalement requise par la disposition et la jurisprudence précitées.

En l'espèce, la requérante invoque, en substance, au titre des

inconvénients que risque de lui causer l'exécution de l'acte attaqué, des répercussions financières, économiques et opérationnelles importantes, qui seraient susceptibles de conduire à sa faillite. Ces risques liés à sa viabilité économique sont invoqués à l'appui de la demande de suspension, ainsi que pour justifier la demande de mesures provisoires. Le présent arrêt rencontre donc cette argumentation commune de la requérante.

Force est, avant tout, de constater que la démonstration de l'urgence contenue dans la requête repose exclusivement sur la pièce 44 du dossier de la requérante, que celle-ci a déclaré déposer à titre confidentiel, de sorte qu'elle n'a pas été soumise à la contradiction des débats. En réponse à ce constat, la requérante ne peut sérieusement soutenir, comme elle l'a fait à l'audience, que les données figurant dans la pièce 44 et répercutées dans la note d'observations ne sont pas contestées par les parties adverse et intervenante, et ce alors que celles-ci ne sont, dans ces circonstances, pas mises en mesure de les contester utilement.

En outre, cette pièce – qui n'est pas signée et dont le contenu n'est pas attesté par un professionnel de la comptabilité, susceptible d'engager sa responsabilité professionnelle – ne renvoie directement à aucun document comptable précis (comptes annuels, factures, devis ou simples estimations…). Il n'est possible, pour le Conseil d'État, ni de vérifier l'exactitude des éléments avancés par la requérante et, plus précisément, des charges auxquelles elle indique faire face, ni d'apprécier la vraisemblance des évolutions annoncées de la situation de la requérante, particulièrement au regard de l'incidence d'une interruption ou suspension de ses activités bruxelloises sur sa viabilité économique. Sous peine de méconnaître l'exigence qui lui incombe de démonstration concrète – et non théorique – de l'urgence, la requérante ne peut – comme elle l'a fait à l'audience – se borner à soutenir que ladite pièce 44 de son dossier parle de prévisions financières qu'il n'est pas possible de justifier par des factures. L'invocation de telles prévisions n'échappe pas à l'obligation d'une démonstration concrète de leur vraisemblance.

Les inconvénients financiers, opérationnels et économiques que la requérante déclare redouter sont à considérer à la lumière du modèle économique dont elle fait état, qui repose sur le déploiement actuel d'activités à Anvers et à Bruxelles, la part bruxelloise des activités et de la flotte étant présentée comme sensiblement supérieure, de sorte que la viabilité économique de la requérante ne pourrait être garantie par la seule activité anversoise ; à cela s'ajouteraient des coûts de licenciements, ainsi que ceux qui seraient associés au retrait et au stockage de la flotte à Bruxelles. La requérante présente comme inéluctable l'évolution vers la faillite, prenant appui sur des affirmations générales qu'il n'est pas permis au Conseil d'État de vérifier, en l'état des informations dont il dispose, et qui ne répondent pas à

l'exigence de démonstration concrète de l'urgence. Ainsi, par exemple, est-il difficile de vérifier l'exactitude de l'affirmation suivant laquelle il serait « incontestable » que les activités anversoises ne suffiraient pas à compenser la perte de revenus liée à l'arrêt des activités en Région de Bruxelles-Capitale. Par ailleurs, elle présente comme inévitable le risque de faillite qui la guette si elle ne peut poursuivre (même temporairement) son activité à Bruxelles, mais ne soutient pas que toute réorganisation de son activité selon d'autres modalités serait impossible.

Enfin, les inconvénients graves qu'il appartient à un requérant d'identifier pour démontrer l'urgence sont ceux qu'il y a lieu de craindre en raison de l'exécution de l'acte attaqué, et non en conséquence d'un comportement adopté par ce requérant. En l'espèce, la requérante fait état de l'importance des coûts de démantèlement de sa flotte bruxelloise ; elle ne peut toutefois ignorer qu'une part non négligeable de ces coûts est liée au très important accroissement de la flotte de vélos, survenu en 2024, soit à un moment où – à la suite de l'ordonnance de référé du 31 janvier 2024 – elle savait parfaitement que sa licence viendrait à expiration le 2 juillet 2025. Sans qu'il soit question de reprocher à la requérante l'initiative de cet accroissement, elle ne peut feindre d'ignorer que la part des coûts annoncés résultera du risque qu'elle a choisi de prendre en entreprenant un investissement dans ces circonstances, et non de l'exécution même de l'acte attaqué.

Pour l'ensemble des motifs ainsi exposés, il doit être conclu que la requérante échoue à démontrer l'urgence requise.

Dès lors qu'une des conditions fixées par l'article 17, § 1er, alinéa 3, précité, fait défaut, les demandes de suspension et de mesures provisoires doivent être rejetées.

VI. Confidentialité

La requérante déclare déposer à titre confidentiel la pièce 44 de son dossier, présentée comme livrant les données économiques qui étayent son préjudice imminent en l'absence de suspension de l'exécution de l'acte attaqué ou de prononcé de la mesure provisoire sollicitée.

La partie adverse dépose à titre confidentiel les pièces 13 à 25, 39 à 51 et D du dossier administratif.

L'intervenante dépose également à titre confidentiel les pièces A à D de son dossier.

À l'exception de la pièce 44 du dossier de la requérante, la confidentialité sollicitée pour les autres pièces n'est pas contestée. Elle peut donc être maintenue.

S'agissant de la pièce 44 du dossier de la requérante, elle était produite au dossier de celle-ci pour démontrer que les demandes de suspension et de mesures provisoires satisfaisaient à la condition d'urgence. Cette question étant tranchée par le présent arrêt qui décide qu'il n'est pas satisfait à cette condition d'urgence, il n'est pas nécessaire de lever la confidentialité de cette pièce.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

La requête en intervention introduite par la SRL EM Transit est accueillie.

Article 2.

Les demandes de suspension et de mesures provisoires sont rejetées.

Article 3.

La pièce 44 du dossier de la partie requérante, les pièces 13 à 25, 39 à 51 et D du dossier administratif et les pièces A à D du dossier de la partie intervenante sont, à ce stade de la procédure, tenues pour confidentielles.

Article 4.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 1er juillet 2025, par la VIe chambre du Conseil d'État siégeant en référé, composée de :

David De Roy,	président de chambre,
Vincent Durieux,	greffier.

Le Greffier, Le Président,

Vincent Durieux David De Roy