22

Numéro du répertoire
2021/ 457
Date du prononcé
15 -01- 2021
Numéro du rôle
2019/AR/657

Expédition

Délivrée à	Délivrée à	Délivrée à
le € CIV	le € CIV	le € CIV

☑ Non communicable au receveur

Arrêt interlocutoire SD
Droit judiciaire - motivation de la requête d'appel – nullité (non)

Pratiques du marché – acte contraire aux pratiques honnêtes du marché - services de location de voitures avec chauffeur – conditions d'exploitation – usage d'un smartphone – défaut de location préalable – fraude à la loi – liberté d'entreprendre – liberté d'établissement – questions préjudicielles

Pratiques du marché - acte contraire aux pratiques honnêtes du marché - défaut d'assujettissement des travailleurs salariés à la sécurité sociale

Cour d'appel Bruxelles

Arrêt

9ème chambre
affaires civiles

Présenté le
Non enregistrable

COVER 01-00001924066-0001-0058-02-01-1

2+DOS
Préju à la
u. CONST.

Scanné avec CamScanner

En cause de :

1. **FEDERATION BELGE DES TAXIS**, en abrégé FEBET, BCE 0550.653.063, dont le siège social est établi à 1050 BRUXELLES, avenue Louise, 251/4,

2. **BEN THAMI SPRL**, BCE 0450.889.058, dont le siège social est établi à 1050 IXELLES, avenue de la Couronne 329,

3. **MAHDAOUI SCRL**, BCE 0443.911.590, dont le siège social est établi à 1050 IXELLES, avenue de la Couronne 484/4,

4. **TAXIS LUCAS SPRL**, BCE 0876.813.484, dont le siège social est établi à 1050 IXELLES, avenue de la couronne 484,

5. **FYLRA SPRL**, BCE 0452.731.068, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, avenue Jean Dubrucq 204,

6. **TAXI ENERGIE SPRL**, BCE 0536.575.096, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, avenue Jean Dubrucq 200-204,

7. **NIOUCHA SPRL**, BCE 0442.526.074, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, avenue Jean Dubrucq 200-204,

8. **CABS 1030 SPRL**, BCE 0808.019.106, dont le siège social est établi à 1030 SCHAERBEEK, rue Verte 127,

9. **MK TAX SPRL**, BCE 0865.454.388, dont le siège social est établi à 1082 BERCHEM-SAINTE-AGATHE, rue du Wilder 39,

10. **YOUZAK TAXI SPRL**, BCE 0521.865.245, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, boulevard du Jubile 16/5,

11. **PHEDONAS SPRL**, BCE 0461.039.614, dont le siège social est établi à 1030 SCHAERBEEK, rue Royale-Sainte-Marie 164,

PAGE 01-00001924066-0002-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

12. **MARBEL SPRL**, BCE 0425.634.020, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, avenue Jean Dubrucq 200-204,

13. **KARA SPRL**, BCE 0429.962.990, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, avenue Jean Dubrucq 200-204,

14. **SADEGH SPRL**, BCE 0447.728.343, dont le siège social est établi à 1080 MOLENBEEK-SAINT-JEAN, avenue Jean Dubrucq 200,

15. **T.M.T. PARTNER SA**, BCE 0453.451.937, dont le siège social est établi à 1000 BRUXELLES, avenue de Stalingrad 79,

16. **TAXI TSATSAKIS ET CIE SCS**, BCE 0433.637.906, dont le siège social est établi à 1180 UCCLE, rue Victor Allard 9,

17. **LIBERTY CARS SA**, BCE 0471.494.135, dont le siège social est établi à 1090 JETTE, avenue de Levis Mirepoix 71,

18. **ALRAHA SPRL**, BCE 057.577.011, dont le siège social est établi à 1090 JETTE, avenue de Levis Mirepoix 71,

19. **STERTAX SPRL**, BCE 0428.732.575, dont le siège social est établi à 1090 JETTE, avenue de Levis Mirepoix 71,

20. **TAXI CITY SPRL**, BCE 0461.862.629, dont le siège social est établi à 1090 JETTE, avenue de Levis Mirepoix 71,

21. **E.L.H. SPRL**, BCE 0458.149.509, dont le siège social est établi à 1090 JETTE, avenue de Levis Mirepoix 71,

22. **T.M.S. LIMOUSINE SCS**, BCE 0444.890.104, dont le siège social est établi à 1040 ETTERBEEK, Chaussée de Wavre 546-548,

23. **BLUE CABS SA**, BCE 0458.346.378, dont le siège social est établi à 1070 ANDERLECHT, boulevard Sylvain Dupuis 231/26,

parties appelantes,

Scanné avec CamScanner

représentées par Maître CHOME Antoine et OUCHINSKY Nicholas, avocats à 1180 UCCLE, Dieweg, 274,

Contre :

1. **UBER BV**, société de droit néerlandais dont le siège social est établi à 1097 DP AMSTERDAM, PAYS-BAS, Meester Treublaan 7, inscrite sous le numéro 56317441 auprès de la chambre du commerce d'Amsterdam,

partie intimée,

représentée par Maîtres KAIRIS Etienne, RAES Stefaan et JUDO Frank, avocats à 1000 BRUXELLES, boulevard de l'Empereur 3,

plaideurs : Maîtres KAIRIS Etienne, RAES Stefaan, VANDERBECK Romain et HOUBBEN Michaël,

2. **V&C CONCEPT SCS**, BCE 0659.798.453, dont le siège social est établi à 1190 BRUXELLES, rue Berthelot 50 bte 21,

3. **ARMAN SPRL**, BCE 0478.349.560, dont le siège social est établi à 1090 BRUXELLES, rue des Flamands 76,

4. **THOMI AUTOS SPRL**, BCE 0847.953.709, dont le siège social est établi à 1070 BRUXELLES, boulevard Jules Graindor 18,

5. **CHARDOUDI Tariq**, BCE 0640.839.408, domicilié à 1081 BRUXELLES, avenue de Berchem-Ste-Agathe, 10,

6. **SAHLI Sofien**, BCE 0641.896.609, domicilié à 1410 WATERLOO, rue de l'Infante 131,

7. **HAOUARI EL Mostafa**, BCE 0635.794.616, domicilié à 6240 FARCIENNES, rue du puits communal 42/21,

8. **FLAMBEAU SPRL**, BCE 0651.896.418, dont le siège social est établi à 1300 WAVRE, avenue du Baleau 11,

Scanné avec CamScanner

9. **SABA Antonio Rossario**, BCE 0669.755.504, domicilié à 1480 TUBIZE, rue de Bruxelles 11,

parties intimées,

représentées par Maître TONDREAU Julien, avocat à 1180 UCCLE, avenue de Sumatra 41,

10. **K-EVEREST SPRL**, BCE 0665.544.417, dont le siège social est établi à 6000 CHARLEROI, rue de Lodelinsart 196, actuellement en faillite.

****

I. La décision entreprise

L'appel est dirigé contre le jugement prononcé le 16 janvier 2019 par le président du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles siégeant en cessation.

Les parties ne produisent pas d'acte de signification de ce jugement.

II. La procédure devant la cour

L'appel est formé par requête déposée par la Fédération belge des taxis et la SPRL Ben Thami et consorts au greffe de la cour, le 23 avril 2019.

La cause a été attribuée à une chambre à trois conseillers et mise en état en vertu de deux ordonnances rendues le 6 septembre 2019 respectivement sur la base des articles 109*bis*, §3 et 747, § 1er du Code judiciaire. A l'audience du 16 janvier 2020, un nouveau calendrier de mise en état a été fixé par la cour, les appelantes ayant sollicité de pouvoir conclure en réponse à de nouvelles pièces et de nouveaux moyens invoqués par les intimés.

La procédure est contradictoire.

PAGE 01-00001924066-0005-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

Il est fait application de l'article 24 de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire.

III. Les faits et antécédents de la procédure

1. Les sociétés SPRL Ben Thami et consorts (ci-après désignées « les entreprises de taxis ») exploitent des services de taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale.

   La Fédération belge des taxis (ci-après désignée « Febet ») est une fédération professionnelle dont l'objet social consiste notamment en « *l'étude, la défense, la protection et le développement des intérêts professionnels de ses membres, notamment par le maintien de la solidarité et de la dignité dans les rapports que les membres ont entre eux, avec les autres exploitants et avec les pouvoirs publics* » (article 3 de ses statuts tel que cité dans les conclusions d'appel de synthèse de Febet).

   Febet a également pour mission de « *défendre ses membres dans tous conflits concernant les intérêts professionnels directs ou indirects, qu'ils soient judiciaires ou administratifs, dans toutes les juridictions belges et internationales dans le cadre défini par l'objet de la Febet, et, d'une manière générale, prendre toute initiative destinée à promouvoir l'étude, la protection et le développement des intérêts professionnels de ses membres* » (article 3 des statuts *in fine*, tel que cité dans les conclusions d'appel de synthèse de Febet).

2. La SPRL Arman et consorts (ci-après désignées ensemble « les entreprises LVC »), qu'il s'agisse de personnes morales ou physiques, exercent une activité de location de voitures avec chauffeur (« LVC ») et sont titulaires d'autorisations d'exploitation (dites « licences ») délivrées soit par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soit par celui de la Région wallonne, après le début de l'exploitation en Belgique du service Uber X.

Uber BV (ci-après « Uber ») est une société de droit néerlandais qui fait partie du groupe Uber. Ce groupe a développé une plateforme numérique disponible dans

PAGE 01-00001924066-0006-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

plusieurs grandes villes à travers le monde, qui permet de mettre en relation une offre de transport rémunéré de personne(s) par voiture – émanant actuellement en Belgique d'entreprises LVC - et une demande de transport – émanant de particuliers (dits « utilisateurs » ou « usagers »). Selon le type de véhicule utilisé, ce service de mise en relation prend la dénomination de UberX, Uber Van ou Uber Black et est invariablement désigné (dans les lignes qui suivent) sous l'appellation « service Uber X ». Il n'est proposé en Belgique - au jour de la prise en délibéré de la cause - qu'en Région de Bruxelles-Capitale.

Uber conclut des « Contrats de prestation de services » avec les entreprises LVC. Ces dernières sont tenues de convenir avec le chauffeur qui conduit le véhicule des conditions générales (« Annexe de Chauffeur au Contrat de prestation de services », ci-après « Annexe de chauffeur »), rédigées par Uber, avant qu'il ne fournisse les services de transport via le service Uber X.

Ces documents définissent les « Services Uber » comme étant « *les services électroniques d'Uber exécutés par l'intermédiaire d'une plateforme de technologie numérique intermédiaire sur demande, et les services associés qui permettent aux prestataires de transport de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations sur demande de services de transport par les Utilisateurs qui recherchent des services de transport (...)* » (point 1.17 du Contrat de prestation de services conclu entre les entreprises LVC (Client) et Uber et point 1.10 de l'Annexe de chauffeur).

Ils définissent aussi le service de transport comme « *la fourniture de services de transport de passagers aux Utilisateurs par l'intermédiaire des Services Uber sur le Territoire par le Client et ses Chauffeurs utilisant les Véhicules* » (point 1.14 du Contrat de prestation de services et point 1.7. de l'Annexe de chauffeur).

Les utilisateurs et les chauffeurs souhaitant avoir recours au service Uber X doivent au préalable télécharger l'application Uber sur leur smartphone (il existe une application pour les utilisateurs, une autre pour les chauffeurs). Des formalités complémentaires doivent être accomplies par chacun de ces deux intervenants.

Les utilisateurs doivent créer un compte puis accepter les conditions générales d'utilisation de l'application. En outre, et il s'agit d'une caractéristique propre à la Belgique, les utilisateurs doivent - préalablement à leur première utilisation du service Uber X en Région de Bruxelles-Capitale - devenir membres d'une « Platform

Scanné avec CamScanner

Rider Association » (ou « PRA » - jusqu'au 3 décembre 2019 via une société de droit néerlandais et depuis le 4 décembre 2019 en adhérant à une ASBL de droit belge).

La PRA belge conclut avec chaque entreprise LVC un « contrat cadre de location de voiture avec chauffeur (LVC) » (ci-après « contrat de location ») par lequel l'entreprise LVC (« partenaire ») qui a déjà conclu avec Uber un Contrat de prestation de services s'engage à lui fournir des « services de transport ». Aux termes de ce contrat, la PRA (« client ») est une « *organisation indépendante représentant des personnes désirant utiliser les services de transport du partenaire par le biais de logiciels de réservation de type application installée dans des téléphones dits smartphones munis de système GPS (tels que par exemple l'application Uber)* » (point 2 du préambule). Le véhicule avec chauffeur qui est ainsi loué par la PRA peut ensuite faire l'objet d'une commande par un utilisateur, membre de la PRA. Les contrats de location ont une durée de maximum d'un an, sans possibilité de tacite reconduction. Ils prévoient que pendant leur durée, « *les parties accumuleront des services de transport pour une durée minimale de trois (3) heures agrégées sur l'ensemble de la durée du contrat-cadre* » et que « *la durée minimale de trois heures peut être fractionnée dans le temps* » (article 2) ; les trois premières heures s'effectuent pour un coût minimal de 108 euros hors taxes (article 4).

Les entreprises LVC doivent conclure le Contrat de prestation de services avec Uber et lui faire parvenir une série de documents relatifs à l'entreprise LVC (un certificat d'enregistrement à la BCE et à la TVA et une licence LVC), au(x)véhicule(s) (certificat d'immatriculation, assurance pour le transport rémunéré de personnes, contrôle technique, trois photos du véhicule : avant, profil et intérieur (banquette arrière) et au ou aux chauffeurs conduisant le ou les véhicules (une pièce d'identité permettant d'attester que le ou les chauffeurs qui conduisent les véhicules ont minimum 21 ans, un permis de conduire datant d'au moins trois ans avec un certificat médical d'aptitude à la conduite, un extrait de casier judiciaire).

Uber attribue un « identifiant Chauffeur » (un identifiant et un mot de passe) à chaque chauffeur lui permettant d'utiliser « l'application chauffeur » (point 1.7 et 1.4 du Contrat de prestation de services et de l'Annexe de chauffeur).

A l'audience du 25 septembre 2020, les conseils d'Uber et des entreprises LVC ont présenté le fonctionnement du service Uber X en utilisant l'application Uber. Concrètement, après avoir ouvert l'application (qui était déjà téléchargée sur le smartphone du conseil des entreprises LVC), le conseil d'Uber a introduit une

PAGE 01-00001924066-0008-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

destination souhaitée (rue Américaine à Ixelles). Un écran figurant une carte géographique des alentours du palais de justice est apparue avec des icônes représentant deux ou trois véhicules utilisant l'application Uber. Le prénom d'une personne physique lui a alors été communiqué comme étant celui du chauffeur qui allait effectuer le transport du palais de justice vers la destination indiquée ; ont également été précisés le modèle du véhicule, une estimation de l'heure d'arrivée et du coût de la prestation et une évaluation du chauffeur. La demande a ensuite été annulée (moyennant des frais de 6,00 €) par le conseil des entreprises LVC, s'agissant d'une démonstration.

3. Les entreprises de taxis, soutenues par Febet, se plaignent d'une concurrence déloyale émanant d'Uber et des entreprises LVC auxquelles elles reprochent de se livrer à une activité de « taxi déguisé » en Région de Bruxelles-Capitale.

Le 1er juin 2018, Febet et les entreprises de taxis font citer Uber et les entreprises LVC devant le président du tribunal de commerce francophone de Bruxelles et demandent (selon le dispositif de leurs dernières conclusions dans lequel elles ne sollicitent plus d'ordonner la production de documents) de :

- dire pour droit que [Uber et les entreprises LVC] violent les articles 3 et suivants ainsi que les articles 16 et suivants de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;
- dire pour droit qu'en n'assujettissant pas ses chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés conformément à la loi du 27 juin 1969 concernant la sécurité sociale des travailleurs salariés, Uber viole ladite législation ;
- dire pour droit que [Uber et les entreprises LVC] commettent des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché dans le cadre des services fournis sous l'enseigne Uber, tant en leur qualité de dispensateur du service que celle de chauffeur :
  - en exploitant des licences de Location de Voiture avec Chauffeur (« LVC ») en contravention avec les dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et 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 ;
  - (en) méconnaissant la législation sociale applicable aux entreprises actives dans le secteur du transport de personnes, en n'assujettissant pas les

Scanné avec CamScanner

chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés et en ne leur offrant pas de contrats de travail et les avantages et protections en résultant, alors que les activités de ceux-ci s'inscrivent manifestement dans une relation de travail salariée ;

- ordonner à Uber de cesser de proposer des courses sous l'enseigne Uber au moyen de licences LVC et ce quelle que soit la forme du service proposé Uber X, Uber Black, Uber Van,... visées aux articles 16 à 27 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et de ses arrêtés d'exécution, sous peine d'astreinte de 1.000.000,00 € par jour et par infraction constatée à partir du jour qui suivra la signification du jugement à intervenir ;
- ordonner à [Uber et aux entreprises LVC] de cesser la poursuite de toute activité de taxi ou de location de voitures avec chauffeur contraire à l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et à ses arrêtés d'exécution, sous peine d'une astreinte de 1.000.000,00 € par jour et par infraction constatée à partir du jour qui suivra la signification du jugement à intervenir ;
- ordonner la publication, aux frais de [Uber et des entreprises LVC], du jugement à intervenir dans [plusieurs] journaux (...), tant dans leur édition papier que sur leur site web, ainsi que sur Facebook et Twitter ;
- ordonner la publication de la décision à intervenir sur le site web d'Uber (...) et sur l'application même avec un message résumant la décision (selon une rédaction proposée par Febet et les entreprises de taxis).

4. Par le jugement entrepris, le président du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles déclare la demande de Febet et des entreprises de taxis recevable et très partiellement fondée. Il constate que la « *SPRL Thomi-Autos a commis un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché en exploitant un service de location de voiture avec chauffeur sans respecter le prescrit de l'article 73 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009, selon lequel les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur doivent en permanence être en bon état et présenter toutes les conditions de qualité, de commodité et de propreté nécessaires, tant en ce qui concerne la carrosserie que l'habitacle* » et lui ordonne « *de cesser d'offrir des services de location de voiture avec chauffeur en utilisant le véhicule immatriculé T LAE 762 dans l'état dans lequel il a été décrit dans le constat du 27 février 2018 de l'huissier de justice Caroline De Mey, sous peine d'une astreinte de 5.000,00 EUR par infraction au présent ordre de cessation*

Scanné avec CamScanner

commise au-delà d'un délai de trois mois à partir de la signification du présent jugement ».

5. En appel, Febet et les entreprises de taxis réitèrent leurs demandes, sous les réserves qu'elles ne maintiennent pas leurs demandes de production de documents - formulées à nouveau dans un premier temps devant la cour - et qu'elles dirigent également leur demande de dire pour droit relative au défaut d'assujettissement des chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés à l'encontre des entreprises LVC.

Uber et les entreprises LVC concluent à titre principal à la nullité de la requête d'appel et demandent à la cour de dire l'appel irrecevable ou, à tout le moins, pour ce qui concerne Uber, de déclarer certains « griefs non fondés ».

Uber demande de :
« A titre subsidiaire, dire pour droit que le service Uber X constitue un service de la société de l'information, ou, tout au plus, un service d'intermédiation dans le domaine des transports et que, dès lors, Uber ne fournit pas un service de transport en tant que tel. Par conséquent, dire pour droit que :

- l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et ses arrêtés d'exécution ne lui sont pas applicables,

- Uber n'est pas l'employeur (des chauffeurs) des entreprises LVC qui mettent des véhicules à disposition et Uber ne peut être assimilée à un employeur (des chauffeurs) des entreprises LVC au sens de l'extension prévue par l'article 3 de l'AR de 1969 pris en exécution de la Loi de 1969 concernant la sécurité sociale des travailleurs ; par conséquent, Uber ne doit pas assujettir les (chauffeurs des) entreprises LVC à la sécurité sociale des travailleurs salariés,

- Uber ne commet pas d'actes contraires aux pratiques du marché en mettant en relation, depuis le 4 décembre 2019, les utilisateurs-passagers membres de la PRA belge, avec des entreprises LVC,

- Uber ne commettait pas d'actes contraires aux pratiques du marché en mettant en relation, jusqu'au 3 décembre 2019, les utilisateurs-passagers membres de la PRA néerlandaise, avec des entreprises LVC ;

Scanné avec CamScanner

Dès lors, déclarer l'appel des demandeurs originaires recevable mais non fondé (...) ;

A titre très subsidiaire, si, par impossible, [la] Cour estimait que les législations en cause devraient s'appliquer à Uber, cette dernière sollicite (...) qu'elle sursoie à statuer et pose à la Cour constitutionnelle les deux questions préjudicielles suivantes :

- Les articles 2, 3 à 15, 16 à 27 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, violent-ils la liberté d'entreprise, garantie par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, lu en combinaison avec les articles 10 et 11 de la Constitution d'une part, et, d'autre part, par l'article 6, § 1er, point VI, al. 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, si ces articles sont interprétés comme s'appliquant non seulement aux opérateurs de services répondant aux critères strictement définis comme des "services de taxi" et "services de location avec chauffeur" mais également aux opérateurs qui, comme Uber, fournissent uniquement des services d'intermédiation et non pas des "services de taxi" ou des "services de location avec chauffeur" ?

- Les articles 2, 3 à 15, 16 à 27 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, violent-ils la liberté d'entreprise, garantie par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, lu en combinaison avec les articles 10 et 11 de la Constitution d'une part, et, d'autre part, par l'article 6, §1er, point VI, al. 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en restreignant l'accès au marché bruxellois du transport payant de passagers aux seuls opérateurs de services répondant aux critères strictement définis de "services de taxi" et de "services de location de véhicules avec chauffeur" avec pour conséquence d'en exclure les opérateurs de services d'intermédiation en les sanctionnant aux motifs qu'ils rendraient possible les violations imputées aux exploitants de service de location de véhicules avec chauffeur du cadre réglementaire nullement adapté et prévu pour appréhender et encadrer les caractéristiques intrinsèques et novatrices de l'activité d'intermédiation de ces opérateurs ?

A titre infiniment subsidiaire, si, par impossible, [la] Cour estimait que les législations bruxelloise et wallonne doivent être interprétées comme imposant à une entreprise LVC de disposer d'une licence bruxelloise pour effectuer des prestations de services dont le point de départ pour l'usager est situé sur le territoire de la Région bruxelloise, [Uber] sollicite de [la] Cour qu'elle sursoie à statuer et pose à la Cour constitutionnelle les deux questions préjudicielles suivantes :

PAGE 01-00001924066-0012-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

- L'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, et plus particulièrement son article 16, interprétée comme interdisant à une entreprise disposant uniquement d'une autorisation d'exploitation de service de location de voitures avec chauffeur délivrée par la Région wallonne d'effectuer des prestations de services de location de voitures avec chauffeur dont le point de départ pour l'usager est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, viole-t-elle les articles 39 et 143, §1er de la Constitution, l'article 6, §1er, VI, al. 3 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles garantissant notamment le principe de l'union économique et monétaire et le principe de reconnaissance mutuelle, l'article 6, §1er, X, al. 1er, 8° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et les articles 2 et 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises ?

- Le décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, et plus particulièrement son article 18, interprété comme interdisant à une entreprise disposant uniquement d'une autorisation d'exploitation de service de location de voitures avec chauffeur délivrée par la Région wallonne d'effectuer des prestations de services de location de voitures avec chauffeur dont le point de départ pour l'usager est situé en-dehors du territoire de la Région wallonne, viole-t-il les articles 5, al. 1er ; 39 et 143, §1er de la Constitution et les articles 2 ; 6, §1er, VI, al. 3, garantissant notamment le principe de l'union économique et monétaire et le principe de reconnaissance mutuelle, et 6, §1er, X, al. 1er, 8° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ?

A titre encore plus infiniment subsidiaire, solliciter l'avis de l'Autorité belge de la concurrence en qualité d'*amicus curiae* en application de l'article IV.88, § 1er du Code de droit économique et dire pour droit (a) que l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et ses arrêtés d'exécution contribue à créer un monopole anticoncurrentiel au profit des opérateurs de taxis et (b) que les demandeurs originaires ne démontrent pas que l'ordonnance du 27 avril 1995 et ses arrêtés d'exécution, auxquels elle entend soumettre Uber, (i) poursuit un objectif légitime, (ii) est propre à garantir la réalisation de celui-ci et (iii) n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi, et que par conséquent cette ordonnance et ses arrêtés d'exécution constituent une restriction injustifiée de la liberté d'établissement et de prestation de services d'Uber.

Dès lors, déclarer l'appel des demandeurs originaires recevable mais non fondé (...) ;

Scanné avec CamScanner

En toute hypothèse, si, par impossible, [la] Cour devait constater qu'Uber a commis des actes contraires aux pratiques du marché en mettant en relation les utilisateurs-passagers membres de la PRA néerlandaise, avec des entreprises LVC :

- constater qu'Uber a cessé de mettre en relation des utilisateurs-passagers membres de la PRA néerlandaise, avec des entreprises LVC et que le risque de récidive est nul, de sorte qu'il ne s'impose pas d'en ordonner effectivement la cessation et que la demande des demandeurs originaires doit être déclarée non fondée ;

- dire pour droit qu'Uber ne commet pas d'actes contraires aux pratiques du marché en mettant en relation les utilisateurs-passagers membres de la PRA belge, avec des entreprises LVC.

Dès lors, déclarer l'appel des demandeurs originaires recevable mais non fondé (...).

En toutes circonstances, si, par impossible, [la] Cour devait constater l'existence d'actes contraires aux pratiques honnêtes du marché dans le chef d'Uber et, partant, devait prononcer un ordre de cessation, *quod non* :

- fixer le montant d'astreintes raisonnable à 2500 euros par jour, avec un maximum de 250000 euros,
- déclarer les mesures de publication non fondées ».

Les entreprises LVC concluent à titre subsidiaire au non-fondement de l'appel. A titre infiniment subsidiaire, elles demandent, dans l'hypothèse où la cour « jugerait que les services rémunérés de transport prestés par les parties intimées par le biais de l'application mobile « Uber X » devraient être qualifiés de services de taxis au sens de l'Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur de la Région de Bruxelles-Capitale – quod non –, de dire pour droit que cette qualification et in fine la soumission de leurs services de transport innovant à la réglementation applicable aux taxis constitueraient une limitation injustifiée et disproportionnée de leur liberté d'entreprendre garantie par le droit belge et la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et, le cas échéant, de poser une question préjudicielle à la Cour Constitutionnelle ».

PAGE 01-00001924066-0014-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

IV. Discussion

1. Sur la nullité de la requête d'appel et l'étendue de la saisine de la cour

6. Uber et les entreprises LVC soutiennent que la requête d'appel est nulle à défaut de contenir l'énonciation des griefs, comme le prescrit l'article 1057, 7° du Code judiciaire.

7. La Cour de cassation, à la doctrine de laquelle la cour se rallie, « *a défini le grief visé à l'article 1057, 7°, du Code judiciaire comme « toute objection formulée par l'appelant contre le jugement entrepris, qui doit être formulée avec clarté et précision dans la requête d'appel pour permettre à la partie intimée de préparer sa défense et mettre le juge en mesure de vérifier la portée exacte du grief » (Cass., 6 février 2018, R.G. n° P. 17.0457.N.). Pour se conformer à l'obligation d'énoncer les griefs, il est nécessaire mais suffisant que l'appelant énonce clairement les reproches qu'il adresse au jugement entrepris dans son acte d'appel. L'objet principal de cette mention est de permettre à la partie intimée de préparer ses conclusions en défense sur base de cette énonciation, et à la cour d'appel, de mesurer la portée du recours qui lui est soumis (Ibid.). L'obligation d'énoncer les griefs ne s'étend cependant pas à l'obligation d'exposer les moyens qui viennent fonder ceux-ci (Cass., 7 décembre 2018, R.G. n° C.17.0310.N, Cass., 28 janvier 2019, R.G. n° C.18.0336.F.).* » (H. Boularbah, C. Janssen et A. Muniken, « L'appel en matière civile – Chronique de législation et de jurisprudence (2014-2019) » in *Questions choisies en droit judiciaire*, Bruxelles, Larcier, 2020, p. 128). Enfin, « *l'obligation d'énoncer les griefs* (...) *ne fait pas obstacle à ce que l'appelant invoque en cours de procédure d'autres griefs au soutien de son recours* » (G. de Leval, *Droit judiciaire* – Tome 2, Bruxelles, Larcier, 2015, p. 789).

8. La requête d'appel contient en l'espèce l'énoncé clair de reproches à l'encontre de la décision entreprise et ne constitue pas la simple reproduction des conclusions prises devant le premier juge. A titre d'exemples, dans la requête d'appel, Febet et les entreprises de taxis font grief au jugement entrepris :

- d'avoir ignoré la confusion existant entre la PRA et Uber et de s'être « *approprié l'argumentaire d'UBER et de ses chauffeurs, en fermant les yeux sur la réalité du*

PAGE 01-00001924066-0015-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

système artificiel mis en place, se bornant à assimiler les contrat-cadre UBER à ceux conclus entre une entreprise LVC et un hôtel et une ambassade » (requête d'appel, page 31) ;

- d'avoir considéré qu' « *il est déraisonnable de prétendre que la réglementation actuelle interdirait la présence d'un téléphone mobile à bord d'un véhicule LVC ; (...) Dès lors que, comme on l'a vu, les trois entreprises LVC bruxelloises en cause en l'espèce bénéficiaient de contrats de location en cours de validité, elles pouvaient être contactées et se voir attribuer des courses par tout moyen de communication, dont un téléphone mobile embarqué dans leur véhicule* » ce qui méconnaissait « *l'intention du législateur bruxellois exprimée lors des travaux préparatoires de l'Ordonnance* » (requête d'appel, page 42) ;

- d'avoir considéré « *qu'un contrat de travail est exclu concernant les troisième, quatrième, huitième et neuvième défenderesses au motif qu'il s'agit de personnes morales, ce qui exclurait l'existence d'un lien de subordination, sauf à démontrer un vice de consentement ou de simulation* » alors que « *les défenderesses se sont contentées d'affirmer avoir des travailleurs salariés qui travailleraient dans les liens d'un contrat de travail, sans jamais avoir produit les documents sociaux permettant d'établir la réalité de l'assujettissement à la sécurité des travailleurs salariés* » et que « *le fait de recourir à de la fausse indépendance peut être un acte de concurrence déloyale dans le chef des sociétés qui y recourent.* » (requête d'appel, page 49).

9. C'est en outre en vain qu'Uber soutient que seuls les griefs soulevés par Febet et les entreprises de taxis dans leur requête d'appel pourraient être pris en considération - à l'exclusion de ceux formulés dans leurs conclusions déposées successivement les 18 novembre 2019 et 2 mars 2020, qu'Uber n'identifie pas - au motif que la décision entreprise leur a été signifiée les 10 et 11 octobre 2019.

En l'occurrence, Febet et les entreprises de taxis ont sollicité, dès la requête d'appel déposée avant que la décision entreprise ne leur soit signifiée, la réformation de celle-ci en tant qu'il n'avait pas été fait droit à l'ensemble de leurs demandes originaires.

PAGE 01-00001924066-0016-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

Febet et les entreprises de taxis pouvaient de surcroît compléter leur requête d'appel par d'autres moyens dans leurs conclusions, après la signification de la décision entreprise.

L'appel est recevable.

2. Sur la recevabilité des demandes de Febet et des entreprises de taxis

10. La qualité et l'intérêt à agir de ces parties n'est pas contestée.

3. Sur l'action en cessation

11. L'article VI.104 du Code de droit économique (CDE) « *interdit, tout acte contraire aux pratiques honnêtes du marché par lequel une entreprise porte atteinte ou peut porter atteinte aux intérêts professionnels d'une ou de plusieurs autres entreprises* ».

Febet et les entreprises de taxis reprochent à Uber et aux entreprises LVC/ « aux chauffeurs d'Uber » – étant observé qu'aucun chauffeur n'est à la cause en cette qualité - de leur faire une concurrence déloyale, d'une part, en exploitant un service de taxis déguisé en violation de la réglementation bruxelloise et wallonne (A) et, d'autre part, en méconnaissant la législation sociale (B).

Aucun appel incident n'est dirigé contre le jugement entrepris en ce qu'il a constaté que la SPRL Thomi-Autos avait commis un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché en exploitant un service de location de voitures avec chauffeur sans respecter le prescrit de l'article 73 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 et a prononcé un ordre de cessation à son encontre.

La procédure est devenue sans objet à l'égard de la SPRL K Everest (déclarée en faillite ; *cf.* conclusions d'appel et de synthèse de Febet et des entreprises de taxis, p.20) et M. Saba (qui a cessé ses activités, ce qui n'est pas contesté par Febet et les entreprises de taxis).

Scanné avec CamScanner

A. <u>Violation alléguée des réglementations bruxelloise et wallonne</u>

12. Febet et les entreprises de taxis soutiennent en substance que le service de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles effectué via l'application Uber sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est *de facto* un service de taxis dont il ne respecte pas les règles. Etant exercé par le biais de licences LVC (bruxelloises ou wallonnes) – dont les conditions seraient violées et dont l'usage serait dès lors frauduleux - et non de licences taxis, ce service violerait la réglementation d'ordre public applicable aux services de taxis et aux services LVC et constituerait un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché.

Leur demande vise à constater dans le chef d'Uber et des entreprises LVC, d'une part, une violation des articles 3 et suivants et 16 et suivants de l'ordonnance (de la Région de Bruxelles-Capitale) du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et de location de voitures avec chauffeur (et de l'article 19 du décret (de la Région wallonne) du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur) et, d'autre part, la commission d'actes contraires aux pratiques honnêtes du marché par l'exploitation de licences LVC en contravention avec l'ordonnance précitée et de son arrêté d'exécution. Elles poursuivent dès lors la cessation de l'offre par le service Uber X de courses au moyen de licences LVC.

- *Cadre légal*

13. En Région de Bruxelles-Capitale, une ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (ci-après « l'ordonnance ») réglemente ces deux services et en soumet l'exercice à autorisation préalable. L'exécution de cette ordonnance est assurée par un 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 (ci-après « l'arrêté »), modifié par plusieurs arrêtés.

PAGE 01-00001924066-0018-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

Ils constituent le droit positif que la cour est tenue d'appliquer. Ces textes ont fait l'objet de projets de modifications, destinés notamment à appréhender la problématique au cœur du litige, mais qui n'ont à l'heure actuelle pas abouti.

En Région wallonne, un décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (ci-après « le décret ») soumet également leur exercice à autorisation préalable. Il fait l'objet d'un arrêté d'exécution du 3 juin 2009, modifié par deux arrêtés.

14. L'ordonnance définit les services de location de voitures avec chauffeur comme « *tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis* (...) » (art.2, 2°).

Aux termes de l'article 17 de l'ordonnance, « *les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur sont fixées par le Gouvernement. Elles consacrent au moins l'application des principes suivants :*

1° Le véhicule affecté à l'exploitation du service doit être un véhicule de luxe et offrir aux passagers les conditions de confort et les aménagements intérieurs réclamés par la clientèle. Ces critères peuvent être précisés par le Gouvernement ;

2° Le véhicule doit être soumis à un contrôle périodique destiné à vérifier que le véhicule continue à remplir toutes les conditions d'exploitation ;

3° Toute location de véhicule donne lieu à une inscription sur un registre tenu au siège de l'exploitation et dans lequel doivent figurer la date et l'heure de la commande ainsi que l'objet précis du contrat de location et son prix ; ce registre peut être organisé sous une forme informatisée ;

4° Le véhicule ne peut être mis qu'au service d'une personne physique ou morale déterminée en vertu d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement, dont un exemplaire se trouve au siège de l'exploitation et une copie à bord du véhicule lorsque la signature du contrat précède la prise en charge des passagers ou dont l'original se trouve à bord du véhicule dans les autres cas. Le contrat écrit mentionne en tout cas que le véhicule est mis au service de la personne pour une durée de trois heures au moins.

En toute hypothèse, le service ne peut être rémunéré qu'après réception de la facture au siège du client ;

5° Le véhicule ne peut ni stationner ni circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public, s'il n'a fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise ;

Scanné avec CamScanner

6° Le contrat de location ne peut porter que sur le véhicule et non sur des places dans le véhicule ;

7° Le véhicule doit être équipé d'un signe distinctif apposé à l'avant et à l'arrière du véhicule et avoir à son bord au moins les documents d'autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur et un document de bord propre au véhicule loué ;

8° Il ne peut porter aucun signe extérieur ni intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis tels que taximètres, voyant lumineux et mentions ;

9° Il ne peut pas être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication au sens de l'article 1er, 4°, de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications ».

Le décret définit les services de location de voitures avec chauffeur comme « *les services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont ni des services de taxis ni des services de taxis collectifs (...) et qui répondent à l'une des conditions suivantes :*

- la voiture est mise à la disposition du public en vue soit d'une cérémonie, soit d'un déplacement d'une durée minimale de trois heures ;

- la voiture est réservée au transport de la clientèle d'un hôtel déterminé ;

- la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations à effectuer au cours d'une période de sept jours consécutifs au moins » (art. 1er, 2°).

Aux termes de l'article 19, §1er du décret, « *les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur sont fixées par le Gouvernement. Elles consacrent au moins l'application des principes suivants :*

1° l'exploitant est tenu de couvrir sa responsabilité civile pour les dommages causés aux personnes transportées ou aux tiers à l'occasion de son service, en souscrivant un contrat auprès d'une société d'assurance, sans limitation de somme, ni par véhicule ni par sinistre ;

2° le véhicule affecté à l'exploitation du service doit offrir aux passagers le confort et la qualité que la clientèle est en droit d'attendre ;

Ces critères peuvent être précisés par le Gouvernement ;

3° toute location de véhicule donne lieu à une inscription sur un registre tenu au siège de l'exploitation et dans lequel doivent figurer la date et l'heure de la commande, ainsi que l'objet précis du contrat de location et les tarifs appliqués.

Ce registre peut être organisé sous une forme informatisée ;

Scanné avec CamScanner

4° le véhicule ne peut être mis qu'au service d'une personne physique ou morale déterminée qu'en vertu d'un contrat écrit conforme au modèle arrêté par le Gouvernement, dont un exemplaire se trouve au siège de l'exploitation et une copie à bord du véhicule lorsque la signature du contrat précède la prise en charge des passagers ou dont l'original se trouve à bord du véhicule dans les autres cas ;

5° le véhicule doit avoir à son bord une feuille de route journalière sur laquelle sont mentionnés les renseignements relatifs aux déplacements du véhicule ;

6° le véhicule ne peut ni stationner ni circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public, s'il n'a pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise ;

7° le contrat de location ne peut porter que sur le véhicule et non sur des places dans le véhicule ;

8° le véhicule doit être équipé d'un signe distinctif apposé à l'avant et à l'arrière du véhicule ;

9° il ne peut porter aucun signe extérieur ou intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis tel que taximètres, voyants lumineux, mentions et radiotéléphonie mobile ;

10° le véhicule doit être soumis à un contrôle périodique destiné à vérifier qu'il continue à remplir toutes les conditions d'exploitation ».

Les deux réglementations définissent les services de location de voitures avec chauffeur comme une catégorie résiduaire – c'est-à-dire un service qui n'est pas un service de taxis. Pour autant, il ne peut en être déduit que tout service quelconque de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui n'est pas un service de taxis constitue sans autre condition un service LVC. En effet, l'exploitation des deux services est soumise, outre à la délivrance d'une autorisation, au respect de conditions qui leur sont propres.

Le service Uber X étant exploité exclusivement en Région de Bruxelles-Capitale et y étant notamment utilisé par des entreprises LVC disposant d'une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région wallonne, il convient encore d'avoir égard à l'article 16 de l'ordonnance aux termes duquel « *nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale un service de location de voitures avec chauffeur au moyen d'un ou de plusieurs véhicules.*

Seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement peuvent effectuer des prestations de services dont le point de départ (pour l'usager) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ».

PAGE 01-00001924066-0021-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

15. A l'examen des deux réglementations, un élément majeur distingue les services de taxis de ceux de location de voitures avec chauffeur : leur disponibilité au public. Dans le premier cas, le véhicule (le taxi) est mis à disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique (art. 2, 1°, b) de l'ordonnance et art.1er, 1°, 2ème tiret du décret), ce qui n'est pas le cas du « véhicule LVC » qui doit faire l'objet d'une location préalable.

Cette différence fondamentale détermine et explique les conditions d'exploitation imposées aux services de location de voitures avec chauffeur en des termes quasi identiques par l'ordonnance et le décret. Le « véhicule LVC » ne peut stationner ni circuler s'il n'a fait l'objet d'une location préalable, ne peut être mis qu'au service d'une personne physique ou morale déterminée et en vertu d'un contrat écrit (*cf.* supra, art.17, §1er de l'ordonnance et art.19, §1er du décret). La location préalable au siège de l'entreprise doit faire l'objet d'une inscription dans un registre tenu au siège de l'exploitation auquel devra également se trouver un exemplaire du contrat. Ces conditions font du siège d'exploitation de l'entreprise LVC le point d'ancrage des « véhicules LVC » au départ duquel celui-ci est pris en location avant de démarrer en vue de l'exécution d'une demande de transport.

La distinction des deux services a été résumée dans les termes suivants : « *les services de taxis et de location de voitures avec chauffeur ne sont pas comparables. Le taxi est désormais un moyen de transport utilisé par tous alors que les services de location de voitures avec chauffeur sont, aujourd'hui encore, considérés comme des services exclusifs et luxueux utilisés par un nombre limité de personnes. La demande pour ces services n'est donc pas la même* » (C.C., 29 avril 2010, n°41/2010, position du Conseil des ministres, pt A.4.2.). Cette différence a permis aussi au Conseil des ministres de souligner qu'« *à l'évidence, les enjeux en termes de mobilité ne sont pas du tout identiques pour les services de location de voitures avec chauffeur, qui n'ont qu'un impact marginal sur la mobilité* » (idem, souligné par la cour).

- *Violation par le service de transport effectué sous licence LVC bruxelloise via le service Uber X des conditions d'exploitation fixées par la réglementation bruxelloise*

PAGE 01-00001924066-0022-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

16. Il est constant que le service Uber X repose sur l'utilisation - tant par les utilisateurs que les chauffeurs - d'un smartphone (voir exposé ci-dessus et les procès-verbaux de constats réalisés à la requête de Febet et des entreprises de taxis, pièces 1 à 6 de leur dossier, qui décrivent l'usage du smartphone par l'utilisateur et par les chauffeurs). Ce smartphone est en particulier indispensable aux chauffeurs pour recevoir toute demande de transport à effectuer via le service Uber X ; c'est également ce smartphone qui indiquera le cas échéant au chauffeur que la demande de transport a été annulée par l'utilisateur. La présence d'un smartphone dans le véhicule est du reste requise par le Contrat de prestation de services conclu par Uber avec les entreprises LVC (pièce 40 du dossier de Febet et des entreprises de taxis) compte tenu des dispositions qui prévoient que :

- *« Uber propose les Services Uber (tels que définis ci-dessous) afin de proposer la génération de demandes pour les prestataires de services de transport. Les Services Uber permettent à un prestataire de services de transport autorisé de chercher, recevoir et exécuter des demandes de service de transport provenant d'un utilisateur autorisé de l'application mobile d'Uber* » (préambule) ;
- *« le terme « Equipement électronique » désigne un Equipement électronique d'Uber ou un Equipement électronique fourni par le Chauffeur, selon le cas* » (art.1.3) ;
- *« le terme « Application Chauffeur » désigne l'application mobile Uber qui permet aux prestataires de transport d'accéder aux Services Uber afin de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations de service de transport sur demande par des Utilisateurs, susceptible d'être mise à jour ou modifiée par Uber à sa discrétion de temps à autre* » (art. 1.6) ;
- *« le terme « Equipement électronique fourni par le Chauffeur » désigne un appareil mobile appartenant à, ou contrôlé par, le Client ou un Chauffeur : (a) qui satisfait aux critères alors en vigueur d'Uber pour les appareils mobiles, tels que définis sur www.uber.com/byod-devices ; et (b) sur lesquels l'Application Chauffeur a été installée comme autorisé par Uber, exclusivement dans le but de fournir les Services de transport* » (art.1.8) ;
- *« Le terme « Equipement électronique d'Uber » désigne un appareil mobile détenu ou contrôlé par Uber, qui est fourni au Client ou à un Chauffeur uniquement afin que ledit Chauffeur utilise l'Application Chauffeur pour fournir des Services de transport, à l'exclusion de tout autre motif* » (art.1.16) ;
- *« le terme « Services Uber » désigne les services électroniques d'Uber (...). Ces services Uber incluent l'accès à l'Application Chauffeur* (...) » (art.1.17) ;
- *« lorsque l'Application Chauffeur est active, des sollicitations de Services de transport par des Utilisateurs peuvent apparaître à un Chauffeur via l'Application*

PAGE 01-0000192406G-0023-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

Chauffeur si le Chauffeur est disponible et se trouve à proximité de l'Utilisateur. Si un Chauffeur accepte la sollicitation de Services de transport d'un Utilisateur, les Services Uber fourniront certaines informations de l'Utilisateur au Chauffeur par l'intermédiaire de l'Application Chauffeur, (...) » (art.2.2).

L'Annexe de chauffeur contient les mêmes exigences.

Le contrat de location conclu avec la PRA prévoit également l'usage par les entreprises LVC de smartphones (« téléphones intelligents »).

17. La loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques abrogeant la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications définit la notion de radiocommunication comme « toute transmission au moyen d'ondes radioélectriques, d'informations de toute nature, en particulier (notamment dans la loi de 1979) de sons, textes, images, signes conventionnels, expressions numériques ou analogiques, signaux de commande à distance, signaux destinés au repérage ou à la détermination de la position ou du mouvement d'objets à l'exclusion de la transmission exclusive de signaux de services de médias audiovisuels » (art.2,34°). L'« appareil émetteur-récepteur de radiocommunications » est défini comme « tout générateur et récepteur d'oscillations électromagnétiques conçu en vue de l'émission et de la réception de radiocommunications » (art.2, 35°). Le smartphone répond à cette définition.

18. L'interdiction pour un « véhicule LVC » d'être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication avait été insérée dans le projet d'ordonnance par un amendement au motif que « *de l'avis même de la profession, le recours à un appareil radio ne se justifie pas pour ce type d'exploitation* » (Doc. Parl., Parl. Rég. Brux.-Cap, 1994-1995, n° A-368/2, p. 14). Ainsi que le font valoir Febet et les entreprises de taxis, ceci s'explique par le fait que les véhicules sous licence LVC ne sont pas censés circuler sur la voie publique à la recherche ou dans l'attente de demandes de transport et n'ont, partant, pas vocation à être connectés à une plateforme leur permettant de recevoir des commandes de courses à exécuter instantanément.

La réglementation bruxelloise n'interdit certes pas au chauffeur de détenir un smartphone mais bien que le véhicule qu'il conduit en soit équipé. Par conséquent,

Scanné avec CamScanner

dès l'instant où le smartphone sert à l'exploitation du véhicule, il l'équipe au sens de la réglementation bruxelloise et son utilisation comme moyen d'échanger (par transmission) des informations avec la plateforme est interdite.

Le fait que l'ordonnance précise que « le véhicule ne peut être équipé (...) » n'implique pas que le dispositif doit être fixé ou attaché au véhicule, ce qui autoriserait en revanche le chauffeur qui conduit le véhicule à en être lui-même porteur. Le verbe « équiper » signifie pourvoir quelque chose (ou quelqu'un) de ce qui est nécessaire à l'exercice d'une activité ou en vue d'une utilisation précise ; il n'exige aucunement que l'appareil soit intégré de manière permanente au véhicule contrairement à ce que soutiennent Uber et les entreprises LVC. Le Contrat de prestation de services et l'Annexe de chauffeur prévoient du reste expressément qu'un appareil mobile s'identifie à un « équipement » électronique (art.1.8 du Contrat et 1.5 de l'Annexe).

19. Vainement Uber invoque-t-elle une « *note relative aux demandes d'autorisations d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeurs* » émanant de Bruxelles-Mobilité qui précise que l'utilisation d'applications de réservation via smartphone n'est pas illégale en soi (pièce IV.4 du dossier d'Uber). Outre que cette note n'a pas de valeur réglementaire, elle n'a pas la portée que lui prête Uber et ne permet pas de déroger aux principes dirigeant les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur qui y sont rappelés.

N'est pas davantage pertinente à cet égard la note « *Principes de réforme secteur du transport rémunéré* » éditée dans le cadre d'un plan envisagé sous une précédente législature (pièce IV.5 du dossier d'Uber), à défaut d'avoir abouti à une quelconque modification du droit positif que la cour est tenue d'appliquer.

20. La violation de la réglementation bruxelloise dans le chef des entreprises LVC titulaires d'une licence bruxelloise qui font usage du service Uber X est établie dès lors que leurs véhicules sont équipés d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunications au sens de l'article 1er, 4°, de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications (art. 17, § 1er, 9° de l'ordonnance et article 88, §2 de l'arrêté). Il s'agit de la violation d'un des principes qui gouvernent les conditions d'exploitation d'un service LVC autorisé, fait passible de sanctions pénales (art. 35, §2 de l'ordonnance).

Scanné avec CamScanner

L'usage du smartphone est une condition *sine qua non* à l'exercice de l'activité des entreprises LVC dans le cadre du service Uber X. Il constitue l'outil indispensable par lequel la mise en relation de l'utilisateur avec le chauffeur de l'entreprise LVC s'effectue et permet d'assurer la disponibilité des « véhicules LVC » au public, sinon à un large public puisque le service Uber X lui est aisément accessible (*cf.* conditions précisées *supra*). Il en constitue un des deux éléments majeurs, avec les contrats de location conclus entre la PRA et les entreprises LVC.

21. Le service Uber X a succédé au service Uber Pop, actif en Région de Bruxelles-Capitale de février 2014 à octobre 2015 ; ce dernier service mettait en relation des utilisateurs avec des chauffeurs qui ne respectaient ni la réglementation relative aux services de taxis ni celle des services LVC. Il en a résulté sa condamnation. Le service Uber X poursuit le même objectif de mettre en relation des utilisateurs avec des chauffeurs, mais se prévaut du cadre existant et réglementé des entreprises LVC dans lequel il prétend s'inscrire.

Concomitamment, la PRA néerlandaise est constituée (le 1er octobre 2015) ; elle présente une forte proximité avec Uber, ainsi que le montrent les éléments suivants pointés par Febet et les entreprises de taxis :

- l'adresse Vijzelstraat 68-78, 1017 HL Amsterdam mentionnée pour la PRA dans les contrats de location (pièce 39 de Febet et des entreprises de taxis) est la même que celle mentionnée pour Uber dans les Contrats de prestation de services conclus avec les entreprises LVC (pièce 40 de Febet et des entreprises de taxis) ;
- les contrats de location renseignent l'adresse email suivante pour contacter la PRA : « pra@uber.com » (pièce 39 de Febet et des entreprises de taxis) ;
- Uber subordonne la poursuite des activités des entreprises LVC à la nécessité de signer un nouveau contrat PRA via un lien qu'elle fournit (pièces 30 et 31 de Febet et des entreprises de taxis) ;
- l'application Uber mentionne à l'attention des utilisateurs : « si vous utilisez le réseau Uber en Belgique, vous êtes d'accord de devenir membre de la « Platform Rider Association ». Si vous ne voulez pas devenir membre de la « Platform Rider Association », ou vous souhaitez mettre fin à votre adhésion, merci d'envoyer un message via le formulaire ci-dessous. L'adhésion est gratuite et vous pouvez consulter les conditions générales sur http://t.uber.com/pracontact » (pièce 42 de Febet et des entreprises de taxis).

Scanné avec CamScanner

Le 19 novembre 2019, la PRA belge est constituée sous la forme d'une ASBL par M. Maurits Schönfeld, directeur d'Uber Benelux (pièce 65 de Febet et des entreprises de taxis) et M. Pariss Gutkind, operations & logistics manager chez Uber Benelux (pièce 66 de Febet et des entreprises de taxis). Elle conclut de nouveaux contrats de location avec les entreprises LVC qui utilisent le service Uber X et dont les contrats se terminent avec la PRA de droit néerlandais.

Selon ses statuts, « *le but de l'Association est de créer et de gérer une communauté de membres adhérents intéressés par :*

- *l'amélioration de la mobilité et la sécurité routière en Belgique en promouvant et en facilitant l'accès de ses membres à des services de transport alternatif par l'utilisation de l'Application Uber ou d'autres moyens numériques,*
- *la création et la promotion d'une alternative à la possession d'un véhicule à moteur.*

En particulier, l'Association assure la centralisation et l'agrégation de la demande de services de location de voitures avec chauffeur pour le compte de ses membres adhérents et facilite leur accès à ces services en concluant, au nom de ses membres adhérents, des contrats-cadres de location de voitures avec chauffeur (LVC) avec divers professionnels agréés (Sociétés LVC).

Plus largement, l'Association a également pour but de promouvoir les intérêts de ses membres adhérents en leur qualité de passagers-utilisateurs» (souligné par la cour). Ces statuts désignent nommément et uniquement l'application Uber. En outre, l'article 2 des statuts prévoit que la PRA « *poursuivra principalement les activités non lucratives suivantes: conclure des contrats-cadres de location de voitures avec chauffeur (LVC) sans but lucratif* » (art. 2 des statuts de la PRA belge, souligné par la cour), ce qui constitue la seule réalisation de la PRA dont l'existence a été établie devant la cour.

22. Il a été précédemment exposé que la réglementation distinguait les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur - les « véhicules LVC » n'étant pas à disposition du public et n'ayant pas vocation à circuler dans l'attente d'une sollicitation par le public - et en quoi les conditions réglementaires d'exploitation reflétaient cette différence essentielle.

PAGE 01-00001924066-0027-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

La PRA assume le rôle fondamental de contracter des contrats de location avec des entreprises LVC qui ont déjà conclu un Contrat de prestation de services avec Uber (*cf.* point 5 du préambule du contrat de location).

L'existence de la PRA n'est pas justifiée par les autres rôles qu'elle endosse en apparence seulement puisque c'est Uber qui « collecte » le prix payé par le membre de la PRA pour le service de transport effectué (art. 4.1 du Contrat de prestation de services) et qui paie ensuite à l'entreprise LVC, au nom et pour le compte de la PRA, le prix de la course après déduction des montants dus pour l'utilisation de l'application Uber (art.5 du contrat de location).

Les contrats de location assurent la location préalable des véhicules avec chauffeur, ce qui va permettre ensuite aux entreprises LVC partenaires de « fournir des services de transport au bénéfice des utilisateurs », membres adhérents de la PRA, qui feront une demande de transport en utilisant le service Uber X. Grâce à ces contrats, un particulier membre de la PRA (et en cette qualité) peut utiliser une parcelle des services de transport que l'entreprise LVC a mis à disposition de la PRA (par le biais de ce qui constitue davantage une « prélocation » qu'une location), sans devoir respecter les obligations de location préalable, par contrat écrit, conclu pour une durée de trois heures minimum, etc., qu'imposent la réglementation bruxelloise. Ces contrats ne déterminent pas quand le véhicule sera réservé par un utilisateur membre de la PRA, le membre de la PRA faisant directement appel à une entreprise LVC (un chauffeur) dont les services ont été mis à disposition de la PRA quand il le souhaite et en faisant usage du service Uber X (de mise en relation).

Ainsi que le relevait le ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la mobilité, P. Smet, il est « *clair que le service UberX ne correspond pas à l'esprit initial de la loi de 1995, qui entend distinguer les services de location de véhicules avec chauffeur des services de taxis. Grâce à la technologie et au montage juridique des achats groupés, ce service parvient toutefois à en remplir les conditions formelles* » (C.R.I. Comm (2015-2016), n°64, p.37 cité dans un courrier du 20 octobre 2018, pièce VI.7 du dossier d'Uber).

23. Le recours à la conclusion de contrats de location entre les entreprises LVC et la PRA est constitutif de fraude à la loi, ainsi que le soutiennent Febet et les entreprises de taxis. « *La fraude à la loi, au sens précis du terme, qualifie un comportement par lequel : 1) un ou plusieurs sujets de droit, dans l'intention d'éluder l'application de*

Scanné avec CamScanner

dispositions d'une loi à caractère d'ordre public ou impératif, ou de dispositions appartenant à un contrat et faisant la loi des parties ; 2) recourent à un moyen juridique efficace et en apparence licite, mais qui est artificieux et ainsi en discordance par rapport à la réalité effective de la situation de ce ou ce(s) sujet(s) de droit ; 3) permettant d'échapper à la loi normalement applicable » (J.-Fr. Romain, « La fraude à la loi dans la pensée du professeur Pierre Van Ommeslaghe ou comment se garder de certains excès de la fraude : réévaluation de l'arrêt de la Cour de cassation du 14 novembre 2005 », *J.T.*, 2018, p.592 ; dans le même sens, A. Lenaerts, *Fraus omnia corrumpit in het privaatrecht*, Bruges, die Keure, 2013, pp. 392 et svtes ; N. Van Damme, « Law evasion in the platform economy : the Uber case », in *The Platform Economy*, Bram Devolder (ed), Intersentia, 2019, p.90). La fraude à la loi est un principe général de droit consacré par un arrêt de la Cour de cassation du 14 novembre 2005 (*Pas.*, I, 2241).

Les trois conditions de la fraude à la loi sont remplies en l'espèce.

Les contrats que les entreprises LVC concluent avec la PRA ont un caractère artificiel et n'ont d'autre but – frauduleux – que d'éviter certaines conditions d'exploitation qui encadrent leurs activités (ainsi qu'il l'a été démontré plus haut) et qui sont des dispositions impératives ou d'ordre public. Il en résulte que les contrats conclus entre les entreprises LVC et la PRA doivent être tenus pour inexistants (*cf.* A. Lenaerts, *Fraus omnia corrumpit in het privaatrecht*, *op.cit.*, p.400).

Uber affirme vainement que « *la conclusion de contrats-cadres de location avec des entreprises LVC afin d'améliorer la mobilité et la sécurité routière en Belgique et de créer et promouvoir une alternative à la possession d'un véhicule à moteur, constituent des objectifs parfaitement licites et ne contournent nullement les réglementations régionales applicables mais, au contraire, s'inscrivent précisément dans le cadre que celles-ci déterminent pour les services LVC* ». Ce faisant, elle confond les objectifs que la PRA prétend poursuivre et le moyen utilisé.

Les objections fondées sur l'absence de simulation ou de cause illicite sont sans pertinence.

24. Sans le smartphone et les contrats de location conclus par les entreprises LVC avec la PRA, le service Uber X ne pourrait fonctionner dans les mêmes conditions.

PAGE 01-00001924066-0029-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

Seuls les services de location de voitures avec chauffeur autorisés peuvent être exploités sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale (art. 16 de l'ordonnance) et les licences LVC qui sont délivrées exigent le respect des conditions réglementaires d'exploitation qui leur sont propres. En équipant leurs véhicules d'un smartphone et en circulant sans faire l'objet d'une location préalable (puisque les contrats de location sont tenus pour inexistants), les entreprises LVC qui utilisent le service Uber X exercent leur activité dans la Région de Bruxelles-Capitale sans en respecter plusieurs conditions.

- *Violation des réglementations par le service de transport effectué sous licence LVC wallonne via le service Uber X*

25. Certaines entreprises LVC à la cause sont titulaires de licences LVC délivrées par la Région wallonne ; elles ont été citées par Febet et les entreprises de taxis qui ont fait constater qu'elles effectuaient des prestations de transport d'utilisateurs en Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre du service Uber X (il s'agit de la SPRL Thomi-Auto, la SPRL Flambeau, la SCS V&C Concept, M. Sahli Sofien et M. Haouari El Mostafa, ce dernier ayant actuellement une licence délivrée par la Région de Bruxelles-Capitale).

Febet et les entreprises de taxis demandent de constater que ces entreprises LVC violent les articles 3 et suivants et 16 et suivants de l'ordonnance (dans le dispositif de leurs conclusions) mais également l'article 19 du décret (*cf.* points 100 et suivants de leurs conclusions d'appel et de synthèse).

26. Seuls les services de location de voitures avec chauffeur autorisés par le Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale peuvent être exploités sur son territoire (*cf.* art.16 de l'ordonnance, précité). De cette disposition pourrait *a priori* résulter une interdiction pour les entreprises LVC précitées d'effectuer des prestations de transport dans le cadre du service Uber X.

Uber et les entreprises LVC y opposent le principe de reconnaissance mutuelle dont elles déduisent qu'une entreprise LVC qui dispose d'une licence octroyée par l'une des trois Régions – en l'occurrence la Région wallonne - peut valablement exercer son activité sur l'ensemble du territoire national. Elles se prévalent à cet égard de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 29 avril 2010 concernant un service de location

Scanné avec CamScanner

de voitures avec chauffeur titulaire d'une licence wallonne qui exploitait son service en Région de Bruxelles-Capitale, par lequel la Cour a estimé que « *selon le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'union économique et monétaire entre les composantes de l'Etat, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'Etat, sauf pour cette dernière à établir la nécessité d'imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime. La volonté de protéger les prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'autres opérateurs économiques, au seul motif que ceux-ci sont établis en Région wallonne ou en Région flamande est, par essence, incompatible avec le principe même de l'union économique et monétaire et ne saurait être considérée comme un objectif légitime* » (C.C., n°41/2010, point B.5.3- souligné par la cour).

Il se déduit de cet arrêt que le principe de reconnaissance mutuelle et la présomption qu'il institue requièrent que « *la personne proposant des services sur le territoire d'une* [des] *composantes* [de l'Etat] » se conforme aux règles qui y sont applicables, ce qui doit dès lors être vérifié.

27. Si le décret prévoit que le « véhicule LVC » ne peut porter aucun signe extérieur ou intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de taxis tel que taximètres, voyants lumineux, mentions et radiotéléphonie mobile (art. 19, 9° du décret), il ne peut être considéré que le smartphone – dans l'usage qui en est fait dans le cadre du service Uber X, puisqu'il est entendu que l'utilisateur qui fait appel au service de transport ne téléphone pas au chauffeur - s'identifie à un moyen de radiotéléphonie mobile (« téléphonie sans fil ; procédé de transmission et de réception de sons, au moyen d'ondes radioélectriques » - définition en ligne du centre national des ressources textuelles et linguistiques) au sens de la réglementation wallonne.

En revanche, le constat de fraude à la loi relatif aux contrats de location conclus avec la PRA vaut également pour ce qui concerne les entreprises LVC titulaires d'une licence wallonne. Il en résulte que ces entreprises, tout comme leurs homologues bruxelloises, violent les conditions d'exploitation fixées par leur réglementation (condition de location préalable du véhicule et interdiction corrélative de stationner et circuler sans cette location – *cf.* art. 19, 6° du décret).

PAGE 01-0000192406G-0031-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

28. Les entreprises LVC titulaires de licences wallonnes ne peuvent par conséquent se prévaloir du principe de reconnaissance mutuelle, dans ses limites définies par la Cour constitutionnelle.

Partant, en faisant usage du service Uber X en Région de Bruxelles-Capitale – c'est-à-dire en effectuant des prestations de transport dont le point de départ (pour l'usager ou l'utilisateur) y est situé -, les entreprises LVC titulaires de licences LVC wallonnes violent l'article 16 de l'ordonnance.

- *Conclusion provisoire sur la demande de Febet et des entreprises de taxis*

29. Constitue un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché toute violation par une entreprise d'une disposition légale ou réglementaire lui imposant un comportement obligatoire. Il suffit mais il est nécessaire que la violation ait été commise dans ou à l'occasion de l'exercice de la profession et qu'elle soit susceptible de porter atteinte aux intérêts professionnels d'une autre entreprise. Ce dernier élément peut être formulé de façon positive, si l'on se place du point de vue de l'auteur de l'infraction : que l'infraction soit susceptible de procurer un avantage compétitif à son auteur (note I.V. Cass., 2 mai 1985, *R.D.C.B.*, 1985, p. 631 ; Brux. (9e ch.), 9 mai 2012, *R.D.T.I.*, 2014/2, n° 55, p. 77-86).

L'activité des entreprises LVC faisant usage du service Uber X en Région de Bruxelles-Capitale concurrence les services de taxis, dont les clients sont susceptibles de se détourner au profit de ce service auquel ils ne pourraient accéder sans l'usage du smartphone (pour les entreprises LVC titulaires d'une licence bruxelloise) et le recours aux contrats conclus avec la PRA (pour les entreprises LVC titulaires d'une licence bruxelloise ou wallonne).

En proposant via son service Uber X un service presté par des entreprises LVC qui violent tantôt la réglementation bruxelloise, tantôt les réglementations bruxelloise et wallonne, voire-même en prêtant son concours à cette violation (en fournissant aux chauffeurs un appareil mobile – *cf.* art. 1.16 du Contrat de prestation de services et 1.9 de l'Annexe de chauffeur, cités supra, et par les liens qu'elle entretient avec la PRA), Uber commet elle-même un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché

PAGE 01-00001924066-0032-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

par lequel elle porte atteinte ou peut porter atteinte aux intérêts professionnels des entreprises de taxis dont la défense des intérêts entre dans la mission de Febet.

- *Le service Uber X n'est pas un service de la société de l'information mais un service dans le domaine des transports*

30. Uber soutient néanmoins que le « service Uber X est licite », qu'il est un service de la société de l'information (au sens de la Directive 98/34 du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, telle que modifiée par la Directive 98/48/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juillet 1998 (ci-après la « directive 98/34 ») et qu'il n'est, quoi qu'il en soit, pas régi par la réglementation bruxelloise en matière des taxis/LVC (deuxième moyen à titre subsidiaire).

31. A titre préliminaire, il convient d'observer que rien ne justifie de statuer sur les « dire pour droit » sollicités par Uber dans le dispositif de ses dernières conclusions.

La cour est saisie d'une demande de cessation de Febet et des entreprises de taxis qu'il lui appartient de dire fondée ou non ; elle n'est pas tenue de délivrer une consultation juridique à Uber sur des questions qui ne sont pas utiles pour trancher cette demande.

32. Dans des arrêts prononcés les 20 décembre 2017 (Asociacion Profesional Elite Taxi, C-434/15) et 10 avril 2018 (Uber France SAS, C-320/16), la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a déjà écarté à deux reprises la qualification de service de la société de l'information au sujet du service Uber Pop, exploité respectivement en Espagne et en France, et dont il est constant que, dans la forme dans laquelle il était exploité en Région de Bruxelles-Capitale et qui a été abandonnée en octobre 2015 (le service Uber X y débutant son exploitation en septembre 2015), il ne concernait que des chauffeurs « non professionnels », ne disposant pas d'une licence LVC.

Scanné avec CamScanner

33. Dans la première affaire citée, la CJUE était appelée à déterminer si l'« *activité d'intermédiaire entre les propriétaires de véhicules et les personnes qui ont besoin d'effectuer des déplacements dans une ville qu'*[Uber] *exerce à titre lucratif et dans le cadre de laquelle cette dernière gère les moyens informatiques – interface et application de logiciels ("téléphone intelligent et plateformes technologiques", selon les termes* [d'Uber Systems Spain]) *– permettant à ces personnes d'entrer en relation* », doit être « *considérée comme une activité de transport, comme un service électronique d'intermédiaire ou comme un service propre à la société de l'information au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34* » (point 18). Ainsi que l'a résumé l'avocat général Szpunar dans ses conclusions précédant l'arrêt, il s'agissait « *principalement de savoir si une réglementation éventuelle des conditions de fonctionnement d'Uber est soumise aux exigences du droit de l'Union, en premier lieu de la libre prestation des services, ou bien si elle relève de la compétence partagée de l'Union européenne et des États membres dans le domaine des transports locaux, laquelle n'a pas encore été exercée au niveau de l'Union* » (conclusions, point 2).

La CJUE commence par relever « *qu'un service d'intermédiation consistant à mettre en relation un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain constitue, en principe, un service distinct du service de transport qui consiste en l'acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre au moyen d'un véhicule. Il convient d'ajouter que chacun de ces services, pris isolément, est susceptible d'être rattaché à différentes directives ou dispositions du traité FUE relatives à la libre prestation de services, ainsi que l'envisage la juridiction de renvoi. Ainsi, un service d'intermédiation qui permet la transmission au moyen d'une application pour téléphone intelligent des informations relatives à la réservation du service de transport entre le passager et le chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule qui effectuera le transport répond, en principe, aux critères pour être qualifié de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31. Ce service d'intermédiation constitue, ainsi que le prévoit la définition contenue à ladite disposition de la directive 98/34, un « service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services ». En revanche, un service de transport urbain non collectif, tel qu'un service de taxi, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123, lu à la lumière du considérant 21 de celle-ci (voir, en ce sens, arrêt du 1er octobre 2015, Trijber et Harmsen, C 340/14 et C 341/14, EU:C:2015:641, point 49)* » (points 34 à 36).

PAGE 01-00001924066-0034-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

La CJUE constate ensuite que « *le service d'intermédiation d'Uber repose sur la sélection de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule auxquels cette société fournit une application sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs. De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion* » (point 39).

La CJUE conclut dès lors que « *ce service d'intermédiation doit donc être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, mais de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123* » (point 40).

Ainsi que le souligne la CJUE, cette qualification est « *confortée par la jurisprudence de la Cour selon laquelle la notion de « service dans le domaine des transports » englobe non seulement les services de transport pris en tant que tels, mais également tout service intrinsèquement lié à un acte physique de déplacement de personnes ou de marchandises d'un endroit à un autre grâce à un moyen de transport [voir, en ce sens, arrêt du 15 octobre 2015, Grupo Itevelesa e.a., C 168/14, EU:C:2015:685, points 45 et 46, ainsi que avis 2/15 (Accord de libre-échange avec Singapour), du 16 mai 2017, EU:C:2017:376, point 61]* » (point 41).

34. La seconde affaire citée concernait un service qui « *consiste à mettre en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent et contre rémunération, des conducteurs non professionnels avec des personnes souhaitant effectuer un déplacement urbain, et dans le cadre duquel, (...), le prestataire dudit service fixe les tarifs, collecte le prix de chaque course auprès du client avant d'en reverser une partie*

PAGE 01-00001924066-0035-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

au chauffeur non professionnel du véhicule, et édite les factures » (point 17), étant le service Uber Pop exploité en France.

La CJUE y rappelle sa jurisprudence Elite Taxi et décide qu'elle s'applique au service d'intermédiation Uber Pop (sous réserve de la vérification par la juridiction de renvoi que ce service ne se distingue pas substantiellement de celui décrit dans l'arrêt Elite Taxi).

35. Si le service qui fait l'objet du présent litige, Uber X, se distingue du service Uber Pop, qui est concerné par les arrêts précités - en ce que dans le premier cas, les chauffeurs conduisent un « véhicule LVC » - l'enseignement de la CJUE n'en est pas moins pertinent et transposable en l'espèce. Cette jurisprudence met en évidence deux critères pour écarter la qualification de service de la société de l'information : « *d'une part le fait que sans l'application, le service n'aurait pas pu être fourni ni reçu et, d'autre part, le fait que la société mettant en œuvre le service exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation* » (M. Forgeois, « Nouveau revers pour Uber », *J.T.*, 2018, n° 6734, p. 485). Ces critères se retrouvent dans le service actuellement en cause puisque :

(i) le service de transport tel qu'il est actuellement presté par les entreprises LVC qui recourent au service Uber X n'a pas d'existence propre, indépendante du service Uber X.

Au terme de son analyse du service Uber Pop, l'avocat général Szpunar estime qu'il est exclu « *qu'Uber soit considérée comme un simple intermédiaire entre les chauffeurs et les passagers. Les chauffeurs qui roulent dans le cadre de la plateforme Uber n'exercent pas une activité propre qui existerait indépendamment de cette plateforme. Au contraire, cette activité peut exister uniquement grâce à la plateforme, sans laquelle elle n'aurait aucun sens* » (concl. avocat général M. Szpunar, Affaire C 434/15, Elite Taxi, point 56). L'avocat général poursuit dans les termes suivants : « *dans le système de fonctionnement d'Uber, la mise en relation du passager potentiel avec un chauffeur n'a donc pas de valeur économique propre, car, (...), les chauffeurs exerçant pour Uber ne poursuivent pas, en tout cas lorsqu'ils conduisent dans le cadre des services d'Uber, une activité économique indépendante. En effet, dans le cadre de ce service, d'une part, les chauffeurs d'Uber ne peuvent trouver de passagers autrement qu'au moyen de l'application Uber et, d'autre part, cette application ne permet de trouver que des chauffeurs exerçant dans le cadre de*

Scanné avec CamScanner

cette plateforme. L'un est donc indissociable de l'autre, les deux formant un service unique. Je ne pense pas non plus que la prestation de transport proprement dite puisse être considérée comme secondaire » (idem, point 63 – souligné par la cour).

Ce constat, auquel souscrit la cour, peut être étendu au service Uber X parce que les entreprises LVC ne pourraient assurer un service tel que celui qui est actuellement proposé par le service Uber X et mis en œuvre, si les conditions d'exploitation des licences LVC étaient respectées.

L'activité habituellement exercée par les entreprises LVC, telle qu'elle a été organisée par l'ordonnance et le décret, se distingue fondamentalement de la manière dont elle est exercée dans le cadre du service Uber X. Dans le cadre d'une activité LVC exercée conformément aux réglementations bruxelloise et wallonne, les contrats doivent notamment être conclus pour une durée de trois heures minimum au profit d'un même client bénéficiaire de la prestation de transport. Les quelques contrats produits par certaines entreprises LVC à la cause en vue de justifier qu'elles exercent aussi leurs activités de LVC en dehors du service Uber X se conforment d'ailleurs à ces conditions (pièces 16.9, 16.10, 21.6, 21.7 et 21.8 - à l'exception du contrat conclu avec la SPRL Arman le 23 juin 2019 - pièce 16.11 - pour une durée inférieure à trois heures). Il n'est en outre pas soutenu que lors de l'exécution de ces quelques contrats, le chauffeur peut se connecter au service Uber X. Enfin, toutes les entreprises LVC à la cause sont titulaires de licences délivrées après le lancement du service Uber X en Belgique, ce qui indique qu'elles n'exerçaient pas auparavant d'activité LVC propre et indépendante.

(ii) Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de transport.

Ces conditions que sont notamment le prix, la qualité des véhicules et le comportement des prestataires de transport sont contrôlées par Uber ainsi que l'a décidé le jugement entrepris. Dans le Contrat de prestation de services conclu avec les entreprises LVC, Uber fixe la manière dont est calculé, modifié et ajusté le « tarif utilisateur » payé par l'utilisateur pour le transport effectué ; c'est elle, fût-ce au nom de la PRA, qui collecte le prix payé par l'utilisateur et le reverse ensuite à l'entreprise LVC ; c'est elle encore qui règle certaines conditions de fourniture du service du transport (article 2.2 du Contrat de prestation de services). L'influence décisive sur ces conditions n'est pas le fait exclusif de la réglementation relative aux LVC, Uber posant systématiquement des exigences propres et supplémentaires.

PAGE 01-00001924066-0037-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

La CJUE a encore récemment confirmé cette analyse au sujet de la qualification à donner à « *un service d'intermédiation mettant en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, des personnes voulant se déplacer en taxi et des chauffeurs de taxi autorisés* », étant précisé que « *ces derniers doivent payer un abonnement mensuel pour l'utilisation de cette application, mais que le prestataire de services ne leur transmet pas les commandes, ne fixe pas le prix de la course ni n'en assure la perception auprès de ces personnes, qui paient celui-ci directement au chauffeur de taxi, et n'exerce pas davantage de contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers* » (C.J.U.E., 3 décembre 2020, Star Taxi App SRL, C-62/19, points 40 et 41). C'est dans ces circonstances particulières qui se distinguent de celles de la présente cause que le service est qualifié de service de la société de l'information.

36. La jurisprudence du Conseil d'Etat français citée par Uber (CE de France, 9 mars 2016, n°388213) n'est pas pertinente dès lors qu'elle est antérieure aux arrêts précités de la CJUE et qu'elle n'applique pas les deux critères identifiés par cette dernière. La Commission européenne ne s'est quant à elle pas prononcée sur la question qui est en litige et se borne à rappeler que les réglementations nationales des services de transport de passagers en voiture « *devraient néanmoins être conformes aux principes du traité, tels que la proportionnalité et la non-discrimination (voir également les orientations générales publiées par la Commission sur l'économie collaborative), ainsi que la liberté d'établissement. En outre, des règles nationales pourraient être nécessaires pour atteindre des objectifs d'intérêt public général, y compris la protection des consommateurs* » (http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2018-003428-ASW_EN.pdf - traduit par Uber).

Ainsi que l'a décidé la CJUE, « *l'emploi des termes «services dans le domaine des transports» démontre ainsi l'intention du législateur de l'Union européenne de ne pas restreindre l'exclusion énoncée à l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive sur les services aux seuls moyens de transport pris en tant que tels. Il convient, dès lors, d'interpréter cette exclusion comme couvrant, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 28 de ses conclusions, non seulement tout acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre au moyen d'un véhicule, d'un aéronef ou d'un vaisseau aquatique, mais aussi tout service intrinsèquement lié à un tel acte* » (C.J.U.E., 15 octobre 2015, Grupo Itevelesa, C-168/14, points 45 et 46).

PAGE 01-00001924066-0038-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

37. Il résulte des développements qui précèdent que le service Uber X n'est pas un service de la société de l'information mais doit être qualifié de « *service dans le domaine des transports* », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la Directive 2006/123 (dite « Directive services »), ce qui l'exclut de l'application de la Directive précitée, de la Directive société de l'information et de l'article 56 du TFUE (s'agissant en particulier de la non-application de l'article 56 du TFUE, *cf.* N. Van Damme, « Law evasion in the platform economy : the Uber case », *op.cit*, p.116).

En outre, il n'a pas été décidé que le service Uber X était soumis à la réglementation bruxelloise relative aux services de taxis et de LVC.

38. Il est sans intérêt d'examiner la seconde qualification proposée par Uber qui soutient que le service Uber X n'est pas un service de transport en tant que tel et qu'il peut tout au plus être qualifié de « *service d'intermédiation dans le domaine des transports* », puisque, même si elle était exacte, elle ne permettrait pas d'écarter la conclusion qu'en proposant ce service, Uber participe à la violation de la réglementation bruxelloise et wallonne.

- *Violation alléguée des libertés d'établissement, de prestation de services et d'entreprendre*

39. Uber invoque, à titre très subsidiaire, que la réglementation relative aux services de taxis et de LVC restreint sa liberté d'établissement et sa liberté de prester des services en violation respectivement des articles 49 et 56 du TFUE (cinquième moyen à titre très subsidiaire).

La violation de l'article 56 du TFUE ne peut être retenue pour les motifs déjà indiqués précédemment (point 37).

Le moyen fondé sur l'invocation de l'article 49 du TFUE doit être examiné conjointement avec celui invoqué par Uber et les entreprises LVC relatif à une violation de leur liberté d'entreprendre garantie par les articles II.3 et II.4 du CDE, par l'article 6, §1er, point VI, al.3 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes

PAGE 01-00001924066-0039-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

institutionnelles, les articles 10 et 11 de la Constitution et, pour ce qui concerne les entreprises LVC, l'article 16 de la Charte européenne des droits de l'homme, les principes étant similaires.

Uber soutient en effet que sa liberté d'entreprendre serait largement compromise si « *les réglementations applicables à l'exploitation d'une activité de transport de personnes lui sont applicables dès lors qu'elles ne sont nullement adaptées, ni même prévues pour appréhender et encadrer les caractéristiques intrinsèques et novatrices de son activité d'intermédiation* » ou si elle devait faire l'objet d'un ordre de cessation au motif que le service Uber X permet la violation de la réglementation par les entreprises LVC.

Les entreprises LVC font pour leur part valoir que (i) exclure les services qu'elles exploitent de la définition des services de location de voitures avec chauffeur revient *de facto* à les soumettre à la réglementation relative aux services de taxis, (ii) leur modèle d'entreprise innovant est fondamentalement opposé à la définition de «service de taxis », et qu'en toute hypothèse elles ne pourraient pas obtenir une autorisation d'exploiter un service de taxis, (iii) la soumission de l'activité économique des entreprises LVC à la législation relative aux services de taxis constitue une atteinte à leur liberté d'entreprendre injustifiée et disproportionnée par rapport aux objectifs poursuivis par cette législation. Elles soutiennent de même que leur liberté serait également violée si la cour devait décider que seuls les opérateurs de services qui satisfont aux critères définis des services de taxis et des services de location de voitures avec chauffeur auraient « accès au marché ».

40. A tort, les entreprises LVC soutiennent-elles que le constat dans leur chef d'une violation des dispositions relatives aux LVC implique qu'elles sont exclues de la définition des services de location de voitures avec chauffeur et soumises à la réglementation relative aux services de taxis, avec les conséquences qui en découleraient. Il est seulement constaté qu'en leur qualité de titulaires d'une licence LVC – ce qui implique qu'elles ont accès au marché des LVC – il leur appartient de respecter les obligations qui sont leurs.

S'agissant d'une violation alléguée de la liberté d'établissement, il est rappelé que «*selon une jurisprudence constante de la Cour, l'article 49 TFUE s'oppose aux restrictions à la liberté d'établissement, c'est-à-dire à toute mesure nationale qui est susceptible de gêner ou de rendre moins attrayant l'exercice, par les ressortissants de*

Scanné avec CamScanner

l'Union, de la liberté d'établissement garantie par le traité FUE. La notion de restriction couvre les mesures prises par un État membre qui, quoique indistinctement applicables, affectent l'accès au marché pour les entreprises d'autres États membres et entravent ainsi le commerce au sein de l'Union (voir, en ce sens, arrêt SOA Nazionale Costruttori, C-327/12, EU:C:2013:827, point 45 et jurisprudence citée) » (C.J.U.E., 15 octobre 2015, Grupo Itevelesa, *op.cit.*, point 67).

Ces restrictions « *peuvent être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général, à condition qu'elles soient propres à garantir la réalisation de l'objectif poursuivi et n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif* » (C.J.U.E., 15 octobre 2015, *op.cit.*, point 73).

La liberté d'entreprendre peut être limitée aux mêmes conditions (P. Nihoul, *Eléments de droit public de l'économie*, Larcier, 2017, pp. 32 et svtes ; M. Vanderstraeten, « La liberté d'entreprendre dans la jurisprudence de la Cour constitutionnelle et du Conseil d'Etat », in *Actualités en droit économique*, Bruylant, UB³, 2015, pp.18 et svtes).

41. La réglementation bruxelloise est susceptible, par les conditions qu'elle pose à l'exploitation par des entreprises LVC disposant d'une licence bruxelloise des services de location de voitures avec chauffeur, de gêner et de rendre moins attrayant l'exercice, par des opérateurs (qu'ils proviennent d'autres États membres ou qu'ils soient locaux) de leurs activités.

Contrairement à ce que soutiennent Uber et les entreprises LVC, cette réglementation ne poursuit pas exclusivement un objectif économique ; l'exposé des motifs de l'ordonnance débute en effet par le rappel des préoccupations suivantes : «*Dans toute grande entité urbaine moderne se pose avec une acuité croissante le problème de la mobilité. Quels que puissent être les investissements pour aménager la voirie et d'une manière générale les infrastructures routières urbaines, la Région ne pourra indéfiniment absorber une augmentation croissante du parc automobile* » (Doc. Parl., Parl. Rég. Brux.-Cap, 1994-1995, n° A-368/1, Exposé des motifs, p. 1, souligné par la cour). Elles ont été récemment réaffirmées dans le cadre du plan envisagé sous une précédente législature visant à réformer le secteur du transport rémunéré en Région bruxelloise (pièce IV.5. du dossier de Uber) dans les termes suivants : « *la Région de Bruxelles-Capitale souffre de congestion routière de par une utilisation encore trop intensive de la voiture individuelle. De plus, le nombre de*

Scanné avec CamScanner

déplacements augmente rapidement sous l'effet du boom démographique et de par l'attractivité internationale de Bruxelles » (souligné par la cour).

La réglementation bruxelloise a opté pour une répartition du transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles entre deux services : celui des taxis, dont le nombre de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'une autorisation d'exploiter est limité, et celui des LVC, qui ne connait pas cette limitation. Elle constitue un ensemble cohérent dont les mesures participent à contrôler la congestion du trafic automobile en Région de Bruxelles-Capitale ; cet objectif est servi non seulement par la limitation des véhicules de taxis mais aussi, indirectement, par la réglementation de l'activité de LVC : les conditions d'exploitation imposées aux entreprises LVC – si elles sont respectées – exercent indirectement un tel effet, les « véhicules LVC » n'ayant pas vocation à circuler en ville, dans l'attente qu'un utilisateur fasse appel à eux, ce qui constitue la règle dans le service Uber X. La réglementation wallonne qui a adopté la même distinction entre les services de taxis et de LVC ne poursuit pas le même objectif que la réglementation bruxelloise de réduction de la congestion du trafic, la situation des deux Régions n'étant sur ce plan pas la même. Cependant, il est évident que si la Région de Bruxelles-Capitale devait tolérer l'exploitation sur son territoire d'entreprises LVC en nombre illimité, sa réglementation se verrait privée de toute efficacité.

Le service Uber X remet en cause cet équilibre, Uber soutenant du reste que le nombre de licences taxis actuellement fixé est manifestement inapproprié pour rencontrer la demande des utilisateurs. Contrairement à ce qu'affirment Uber et les entreprises LVC, il n'est pas établi que le service Uber X offert en Région de Bruxelles-Capitale permettrait aux ménages de posséder moins de voitures, voire de l'abandonner complètement, ce qui rendrait inutile la réglementation litigieuse. Le service Uber X – dont il a été constaté qu'il recourrait à des entreprises LVC qui ne respectent pas leurs conditions d'exploitation – parait au contraire concourir à augmenter le nombre de véhicules en circulation sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale - le nombre de licences LVC n'étant soumis à aucune limitation, que ce soit par la réglementation bruxelloise ou wallonne.

42. La Cour constitutionnelle s'est incidemment prononcée sur une prétendue violation de l'article 49 TFUE par l'article 3, al.1er de l'ordonnance qui dispose que « *nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non*

Scanné avec CamScanner

ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale». La Cour constitutionnelle indique à ce propos :

« *B.11.1. Compte tenu de ces différentes exigences, le législateur ordonnanciel a pu considérer que des mesures visant à faire face à l'augmentation croissante du trafic automobile, à organiser un « moyen de transport complémentaire disposant d'une place particulière entre le transport en commun et l'utilisation de la voiture individuelle mais intégré dans le cadre des transports organiques ou réglementés par l'Etat en raison de l'utilité publique du service rendu », à assurer « le confort et la disponibilité des véhicules, le professionnalisme des chauffeurs [et] la surveillance des exploitations » et à apporter une solution au problème du stationnement (Doc. parl., C.R.B.C., 1994-1995, n° A-368/1, pp. 1 et 2) pouvaient être compatibles avec des objectifs de régulation et de coordination des transports tels que ceux mentionnés en B.10.1 et B.10.3 et être justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général. En prévoyant que le Gouvernement fixera le nombre maximal de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter peuvent être délivrées en fonction des besoins (objet de la critique des demandeurs devant le juge a quo tel qu'il apparaît du libellé de la question préjudicielle évoquée en B.9.1), le législateur ordonnanciel n'a pas pris une mesure excessive compte tenu de ce qu'il s'agit d'une habilitation et de ce que, par conséquent, c'est la conformité de la mesure d'exécution aux dispositions invoquées par les demandeurs devant le juge a quo qui doit être contrôlée par le juge compétent.*

B.11.2. Il résulte de ce qui précède que la mesure en cause est raisonnablement justifiée au regard des exigences mentionnées en B.10.1 et B.10.2 et qu'aucune atteinte n'est portée aux droits que les intéressés tirent des articles 49 et 56 du TFUE. Dès lors, la Cour de justice de l'Union européenne ne doit pas être interrogée. » (C.C., 8 mars 2012, n°40/2012 – souligné par la cour).

43. L'arrêt ne se prononce toutefois pas sur les conditions d'exploitation posées par l'ordonnance à l'égard des services de location de voitures avec chauffeur. Comme l'arrêt du 19 avril 2010 précité, il a en outre été rendu plusieurs années avant que ne débute l'exploitation du service Uber X en Région de Bruxelles-Capitale.

Il se justifie dès lors de poser la question préjudicielle suivante à la Cour constitutionnelle :

L'article 17, § 1er de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur,

Scanné avec CamScanner

interprété comme empêchant les entreprises LVC disposant d'une autorisation délivrée en vertu de cette réglementation d'équiper leur véhicule d'un smartphone destiné à recevoir et accepter des sollicitations de prestations de transport rémunéré de personnes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale émanant d'utilisateurs et en tant qu'il interdit aux véhicules affectés à l'exploitation du service LVC d'y stationner ou de circuler sans avoir fait l'objet d'une location préalable, ce qui empêcherait par voie de conséquence l'offre d'un service tel qu'Uber X, viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution et l'article 6, § 1er, point VI, al. 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus isolément ou combinés avec le principe de la liberté d'entreprendre, garanti par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, et celui de la liberté d'établissement, garanti par l'article 49 du TFUE ?

44. Il a été précédemment constaté que les entreprises LVC disposant d'une licence wallonne, dès lors qu'elles ne respectaient pas les conditions d'exploitation fixées par la réglementation wallonne, ne pouvaient se prévaloir du principe de reconnaissance mutuelle pour effectuer des prestations de transport rémunéré de personnes dans le cadre du service Uber X (puisque le point de départ de ces prestations est nécessairement situé en Région de Bruxelles-Capitale). L'application en l'occurrence combinée du décret et de l'ordonnance à cette situation est donc également susceptible de gêner et de rendre moins attrayant l'exercice par des opérateurs (qu'ils proviennent d'autres États membres ou qu'ils soient locaux) de leurs activités, motif pour lequel la question préjudicielle suivante doit être posée à la Cour constitutionnelle :

L'article 19 du décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, en tant qu'il contient une interdiction pour le véhicule affecté à l'exploitation du service LVC de stationner et de circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public s'il n'a pas fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise titulaire de l'autorisation, combiné avec l'article 16, alinéa 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, interprété en ce sens qu'il empêche les entreprises LVC disposant d'une autorisation délivrée en vertu de la réglementation wallonne dont elles ne respectent pas certaines conditions d'exploitation, d'effectuer des prestations de services de transport rémunéré de personnes dont le point de départ (pour l'usager) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ces deux dispositions

Scanné avec CamScanner

combinées empêchant par voie de conséquence l'offre d'un service tel qu'Uber X, violent-t-ils les articles 10 et 11 de la Constitution et l'article 6, § 1er, point VI, al. 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus isolément ou combinés avec le principe de la liberté d'entreprendre, garantie par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, et celui de la liberté d'établissement, garantie par l'article 49 du TFUE ?

- *Contrariété alléguée aux articles 106, §1er TFUE et 102 TFUE*

45. A titre très subsidiaire (cinquième moyen), Uber soutient que s'il devait être établi que la réglementation bruxelloise relative aux services de taxis s'applique à Uber et/ou aux entreprises LVC, empêchant ainsi l'exploitation du service UberX, quod non, il faudrait constater que cette réglementation est contraire aux articles 106, §1er TFUE et 102 TFUE, en ce qu'elle instaure un système de droits exclusifs au profit des opérateurs de taxis qui leur permet d'abuser de leur position dominante et d'évincer de nouveaux concurrents sur le marché et, dès lors, refuser d'appliquer cette réglementation.

Il résulte des développements qui précèdent qu'il n'est pas décidé que la réglementation bruxelloise relative aux services de taxis (articles 2 à 15 de l'ordonnance) s'applique à Uber et/ou aux entreprises LVC. Il n'y a dès lors pas lieu d'examiner ce moyen.

B. **<u>Violation alléguée de la réglementation sociale</u>**

46. S'agissant de ce second moyen, selon le dispositif de leurs conclusions, Febet et les entreprises de taxis sollicitent de la cour de :

- « *dire pour droit qu'en n'assujettissant pas ses chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés conformément à la loi du 27 juin 1969 concernant la sécurité sociale des travailleurs, les salariés Uber* (*lire* des travailleurs salariés, Uber) *et les* [entreprises LVC] *violent ladite législation* » ;

PAGE 01-00001924066-0045-0058-02-01-4

Scanné avec CamScanner

- « *dire pour droit que* [Uber et les entreprises LVC] *commettent des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché dans le cadre des services fournis sous l'enseigne Uber, tant en leur qualité de dispensateur du service que celle de chauffeur* :
(...),
(en) *méconnaissant la législation sociale applicable aux entreprises actives dans le secteur du transport de personnes, en n'assujettissant pas les chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés et en ne leur offrant pas de contrats de travail et les avantages et protections en résultant, alors que les activités de ceux-ci s'inscrivent manifestement dans une relation de travail salariée* ».

47. Si Febet et les entreprises de taxis demandent à la cour de constater une violation de la loi et un acte contraire aux pratiques honnêtes dans le chef d'Uber et des entreprises LVC, elles ne formulent dans ce dispositif aucune demande de cessation.

Dans le corps de leurs conclusions, elles critiquent la décision du premier juge en ce qu'il a « *estimé qu'il n'avait pas à s'immiscer dans le statut social des chauffeurs déclarés comme indépendants qui travaillent sous l'autorité d'UBER au motif qu'il s'agirait d'arguments rencontrés habituellement dans des contentieux de droit social et que l'action ne pourrait pas déboucher sur une requalification des relations contractuelles* » (souligné par la cour) et justifient la compétence du juge des cessations pour mettre fin à des pratiques liées au non-respect de la législation sociale en invoquant l'article VI.104 du CDE et l'article XVII.2 du même Code (lequel permet notamment au juge des cessations d'ordonner la cessation des infractions liées à l'occupation de travailleurs sans être inscrit à l'ONSS ou sans payer les cotisations).

Elles concluent que la cour « *a donc bien compétence pour ordonner la cessation des infractions liées à l'absence d'inscription à l'Office national de sécurité sociale des travailleurs d'UBER, à l'occupation de travailleurs en violation des règles relatives à la mise à disposition du personnel et au non-respect des conventions collectives de travail du secteur qui fixent notamment les barèmes minimaux, le temps de travail, etc...* ».

Et elles ajoutent que « *la présente action a uniquement pour objet et pour finalité de dénoncer une distorsion manifeste de concurrence dans le chef d'UBER commise au préjudice des concluants, consécutivement à une pratique généralisée de la fraude sociale impliquant un recours systématique à de la fausse indépendance* » (souligné par la cour).

COVER 01-00001924066-0046-0058-02-02-1

Scanné avec CamScanner

A l'issue des développements qu'elles consacrent à la violation de la réglementation sociale, Febet et les entreprises de taxis concluent qu'« *en violant délibérément la législation sociale, UBER BV fausse la concurrence loyale avec les autres entreprises exploitantes de taxis et/ou de services de location avec chauffeur.*
Il appartient à [la] *Cour de mettre un terme à cette distorsion de concurrence* » (souligné par la cour).

Pour autant que la cour puisse y déceler une demande de prononcer un ordre de cessation à l'égard d'Uber, une telle demande n'est ni formulée, ni motivée à l'égard des entreprises LVC ; tous les griefs exprimés par Febet et les entreprises de taxis sont, pour ce qui concerne un défaut d'assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs salariés et l'existence d'une pratique liée à ce non-respect de la législation sociale, dirigés à l'encontre d'Uber et non des entreprises LVC.

48. Selon Febet et les entreprises de taxis, les chauffeurs effectuant les prestations de transport rémunérées dans le cadre du service Uber X exerceraient leurs activités dans les liens d'un contrat de travail salarié avec Uber mais sans que celle-ci ne reconnaisse ce statut et ne respecte les obligations corrélatives. Cette situation lui permettrait d'employer des chauffeurs à bas coût, en violation de la législation sociale et des barèmes minima applicables dans le secteur des transports (ce dernier point n'étant toutefois pas davantage développé), ce qui fausserait la concurrence loyale avec les entreprises de taxis qui respectent la réglementation et assujettissent leurs salariés.

Il convient d'abord de souligner le caractère délicat de la question du statut de ces chauffeurs dont il sera constaté dans les lignes qui suivent que leurs situations sont très variées. Si de nombreuses décisions ont été rendues à travers le monde, aucune juridiction sociale belge – juge naturel de la relation de travail – ne semble avoir à ce jour été saisie de cette question. Le litige est ici porté par des « parties tierces » à la relation qu'elles critiquent, position qui implique que certaines de leurs assertions ne sont pas étayées par des pièces.

Cependant, et contrairement à ce que fait valoir Uber (soutenue par les entreprises LVC), le moyen de Febet et des entreprises de taxis qui soutient une violation de la réglementation sociale en raison d'une qualification prétendument erronée de la relation de travail avec les chauffeurs relève bien de la compétence du juge des

Scanné avec CamScanner

cessations. Il revient à ce dernier de constater que la violation, à l'occasion de l'exercice d'une activité économique, de dispositions légales réglementant cette activité est un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché (Cass., 2 mai 1985, *Pas.*, I, 1081 ; J. Stuyck, *Handelspraktijken*, Wolters Kluwer, 2015, n°197 à 203), quand bien même le raisonnement appliqué pour aboutir éventuellement à ce constat présenterait des similitudes avec un processus de requalification.

49. Il a été exposé qu'à la suite de l'interdiction du service Uber Pop, Uber a choisi d'inscrire le service Uber X dans le cadre existant et réglementé des services LVC.
Les réglementations bruxelloise et wallonne relatives aux services de location de voitures avec chauffeur, examinées précédemment, se focalisent sur l'autorisation délivrée à celui qui exploite un service LVC - une personne physique ou morale - et les conditions d'exploitation auxquelles ce service doit satisfaire. La situation du chauffeur n'est envisagée qu'incidemment, sous l'angle de conditions de moralité et de qualification qui lui sont imposées.

Dans les lignes qui suivent, l'intérêt doit se porter sur le chauffeur – qui est (encore et) toujours une personne physique et qui preste le service de transport, en conduisant un véhicule, sous un identifiant que lui attribue Uber. Ce chauffeur n'est pas soumis par Uber aux mêmes conditions que les titulaires de l'autorisation d'exploiter un service LVC que sont les entreprises LVC ici à la cause.

50. Il convient donc d'examiner la situation concrète des chauffeurs dont Febet et les entreprises de taxis ont fait constater, avant l'introduction de l'action, qu'ils effectuaient une prestation de transport dans le cadre du service Uber X au moyen d'un véhicule pour lequel les entreprises LVC qui sont à la cause ont une autorisation d'exploitation. Cet examen est effectué au départ des pièces produites par les entreprises LVC en cours de procédure (étant relevé que certaines sont postérieures à l'introduction de la procédure) et des pièces produites par Febet et les entreprises de taxis.

La SCS V&C Concept, qui a fait l'objet d'un constat d'huissier (pièces 1 et 6 de Febet et des entreprises de taxis) pour deux courses effectuées le 27 février 2018 par un chauffeur prénommé Hicham conduisant un véhicule immatriculé T-LAD-182, soutient être dûment immatriculée auprès de l'ONSS en qualité d'employeur, employer sous les liens d'un contrat de travail plusieurs ouvriers en qualité de

PAGE 01-00001924066-0048-0058-02-02-4

Scanné avec CamScanner

chauffeurs et être propriétaire de trois véhicules Renault Mégane immatriculés T-LAD-182, T-LAD-809 et T-LAE-434 (conclusions de synthèse d'appel, p.18). A l'appui de ces affirmations, sont produits des contrats de travail à durée indéterminée, tous à temps partiel, conclus respectivement :

- le 26 décembre 2017 avec M. Abdelkader Derraz,
- le 16 avril 2018 avec M. José Ponce Y Romero,
- le 20 juillet 2018 avec M. Geoffrey Vega Sanchez,
- le 20 septembre 2018 avec M. Hicham Azeari,
- le 1er octobre 2018 avec M. Hamid Derraz,
- le 6 octobre 2018 avec M. Davide Inglese,
- le 24 juin 2019 avec M. Vega Sanchez David (dont il apparait, à la lecture du « contrat de location de voiture avec chauffeur » conclu le 17 octobre 2017 avec la PRA néerlandaise et le 11 septembre 2019 avec la PRA belge qu'il est le gérant de la SCS V&C Concept ; il signe également les contrats de travail pour la société),
- le 25 octobre 2019 avec M. Gökhan Ersahin Mustafa et
- le 19 février 2020 avec M. Tabone Giuseppe Pietro.

Au 19 octobre 2018, la société comptait 6 ouvriers pour 2 équivalent temps plein. La SCS V&Concept produit encore trois lettres de démission pour MM. Sossi et Caruso (pour lesquels aucun contrat n'est produit) et pour M. Hicham Azeari qui a démissionné le 31 octobre 2019.

Il ne ressort toutefois pas de ces pièces que le chauffeur (Hicham) qui a conduit le 27 février 2018 le véhicule pour lequel la SCS V&C Concept est titulaire d'une licence était à cette date occupé par elle dans les liens d'un contrat de travail, étant relevé que ce chauffeur exerçait alors pourtant déjà depuis 10 mois et avait 2.135 courses à son actif (selon les données communiquées à son sujet par l'application).

La SPRL Arman, qui a fait l'objet d'un constat d'huissier (pièce 2 de Febet et des entreprises de taxis) pour une course effectuée le 27 février 2018 par un chauffeur prénommé Dalil qui conduisait un véhicule immatriculé T-LAD-781, soutient être dûment immatriculée auprès de l'ONSS en qualité d'employeur depuis le 9 mars 2016. Aucune pièce n'étaye cette affirmation.

Il ne ressort donc pas des pièces produites que le chauffeur (Dalil) qui a conduit le véhicule le 27 février 2018 était à cette date occupé par la SPRL Arman dans les liens d'un contrat de travail.

La SPRL Flambeau, qui a effectué une course le 6 mai 2018 (pièce 11 du dossier de Febet et des entreprises de taxis, qui ne permet pas d'identifier le nom du chauffeur), dispose d'une licence pour six véhicules Opel Vivaro immatriculés T-LAC-385, T-LAC-

Scanné avec CamScanner

203, T-LAD-882, T-LAE-706, T-LAE-263 et T-LAE-174. Elle soutient que « ses comptes annuels de 2017 publiés à la BNB démontrent que durant cet exercice comptable, la société employait deux équivalents temps plein selon ses déclarations Dimona. La société produit également deux contrats de travail d'ouvrier/chauffeur conclus fin 2018 et en 2019 (...) ». Elle ajoute que « conformément à l'extrait des données reprises à la Banque-Carrefour des Entreprises, la société est (...) dûment immatriculée auprès de l'ONSS en qualité d'employeur depuis le 20 janvier 2017 ».
Il résulte de l'examen des pièces produites pour cette société que l'ONSS a répertorié 10 travailleurs dont la durée d'occupation est en moyenne de 1 à 4 mois, à l'exception d'un contrat qui a duré 14 mois. Tous les contrats ont pris fin, sauf un qui a pris cours le 20 janvier 2017 et semble encore en cours actuellement (dans un régime de 25 heures semaine).
Au regard de la période couverte par les contrats produits, quatre personnes sont donc susceptibles d'avoir réalisé la course le 6 mai 2018, date à laquelle elles se trouvaient dans les liens d'un contrat de travail avec la SPRL Flambeau.

La SPRL Thomi-Auto, qui a fait l'objet d'un constat d'huissier (pièce 5 de Febet et des entreprises de taxis) pour une course effectuée le 27 février 2018 par un chauffeur prénommé Michel qui conduisait un véhicule immatriculé T-LAE-762, soutient ne pas être immatriculée auprès de l'ONSS dans la mesure où seuls ses deux gérants, M. Brûlé et M. Souissi, travaillent au sein de l'entreprise et où ces derniers sont enregistrés comme travailleurs indépendants à titre principal auprès d'une caisse d'assurances sociales (p.17 des conclusions de synthèse d'appel des entreprises LVC). Elle produit deux attestations d'affiliation à une caisse d'assurances sociales pour M. Brulé Michel (indépendant depuis 2002) et pour M. Souissi (indépendant depuis 2015).
Il semble que ce soit M. Brûlé (Michel) qui a effectué la course du 27 février 2018, ainsi que le confirme la feuille de route établie à cette date (pièce 11.1 du dossier des entreprises LVC).

M. Tariq Chardoudi, qui a fait l'objet d'un constat d'huissier (pièce 6 de Febet et des entreprises de taxis) pour une course effectuée le 27 février 2018 par un chauffeur prénommé Waali qui conduisait un véhicule immatriculé T-LAC-408, soutient employer deux chauffeurs qui prestent des services de location de voitures avec chauffeur au moyen de deux Mercedes-Benz classe E et classe Vito et être immatriculé auprès de l'ONSS en qualité d'employeur depuis le 18 juillet 2017 (conclusions de synthèse d'appel des entreprises LVC, p.17). Deux contrats de travail sont produits : le premier pour une durée déterminée avec A. Abessamade (du 1er

Scanné avec CamScanner

septembre 2018 au 31 août 2020) et le second pour une durée indéterminée avec Ahmed Waali (ayant pris cours le 1er octobre 2019). Des fiches de paie sont également produites pour un ouvrier – M. Mahmoud Ahmed Mahmoud Sherif – et son certificat de chômage dont il résulte qu'il aurait été salarié du 18 juillet 2017 au 28 février 2019.
Au moment où la course a été réalisée, le chauffeur prénommé « Waali » n'était pas salarié de M. Tariq Chardoudi.

M. Sahli Sofien, qui a effectué une course le 14 février 2017 (pièce 7 du dossier de Febet et des entreprises de taxis), expose être employé à temps plein à la STIB et exercer des activités de LVC en tant qu'entreprise personne physique, à titre complémentaire depuis le mois de février 2016. Au moment des faits litigieux, il conduisait une Dacia Duster immatriculée T-LAB-981 (actuellement une BMW série 5).

M. Haouari El Mostafa, qui a effectué une course le 20 avril 2017 (pièce 9 du dossier de Febet et des entreprises de taxis), expose être employé à temps partiel en tant que chauffeur de bus et exercer ses activités de LVC en tant qu'entreprise personne physique (BCE 0635.794.616), à titre complémentaire depuis le mois de mai 2016 avec une Mercedes-Benz classe E immatriculée T-LAC-303. Il produit deux attestations d'affiliation à une caisse d'assurances sociales dont il résulte qu'il a été assujetti à titre complémentaire du 1er janvier au 31 décembre 2018 et du 1er janvier 2020 au 30 septembre 2020.
Il ne ressort pas des pièces produites qu'au jour où la course litigieuse a été effectuée, M. Houari El Mostafa était assujetti à titre complémentaire.

51. Cet examen confirme d'abord que les situations sociales des chauffeurs sont très variées. En ce qui concerne les chauffeurs conduisant des véhicules couverts par des licences délivrées à quatre des sept entreprises LVC encore parties au procès (la SCS V&C Concept, la SPRL Arman, M. Chardoudi et M. Haouari), il est constaté que leur situation sociale n'est pas conforme à ce qui est soutenu par les entreprises LVC, puisqu'ils ne semblent assujettis ni à la sécurité sociale des travailleurs salariés ni à celle des indépendants. La plupart des « contrats de travail » produits se caractérisent par leur caractère laconique, particulièrement lorsqu'il s'agit de décrire le travail à effectuer (« chauffeur » ou « chauffeur de taxi »), ce qui contraste singulièrement avec les Contrat de prestation de services et Annexes de chauffeur rédigés par Uber.

PAGE 01-0000192406b-0051-0058-02-02-4

Scanné avec CamScanner

S'agissant des trois autres entreprises LVC, les chauffeurs sont tantôt un indépendant à titre complémentaire (salarié à titre principal et assujetti à titre complémentaire comme indépendant), tantôt un associé actif d'une société (assujetti comme indépendant), tantôt un salarié à temps partiel d'une société (assujetti comme salarié).

52. Il appartient à Febet et aux entreprises de taxis de démontrer l'existence d'un contrat de travail.

Un contrat de travail est celui par lequel une personne physique - un travailleur - s'engage contre rémunération à fournir un travail sous l'autorité d'un employeur. Il requiert la réunion de trois éléments constitutifs : un travail, une rémunération due en contrepartie du travail ainsi qu'un lien de subordination (J. Clesse et F. Kéfer, *Manuel du droit du travail*, Larcier, 2018, p. 177, n°147). « *Seul le contrat de travail entraîne l'application du droit du travail et, en principe, du droit de la sécurité sociale des travailleurs salariés* » (idem).

Le contrat de travail « *se distingue des autres contrats (contrats de prestation de services, contrat d'entreprise, contrat de mandat, etc.) par l'autorité dont dispose l'employeur à l'égard du travailleur. Cette autorité « juridique » que l'on distingue de l'autorité « économique » propre au contrat d'entreprise, est communément appelée « lien de subordination »* » (L. Dear, « Les ordres et les instructions de l'employeur », in *Discipline et surveillance dans la relation de travail*, Steve Gilson (coord.), Limal, Anthemis, 2013, p.51 ; voir également sur la distinction entre contrat de travail et contrat d'entreprise : S. Ghislain et M. Verwilghen, « Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme : état des lieux dans un contexte mouvant (première partie) », *J.T.T.*, 2020/28, p.534, n°5).

Il s'agit dès lors de s'interroger sur le lien existant entre Uber et les chauffeurs prestant un service de transport dans le cadre du service Uber X, la juste qualification de leurs relations déterminant l'assujettissement de ces derniers à la sécurité sociale des travailleurs salariés ou à celle des indépendants.

53. Trois documents contractuels sont soumis à l'examen de la cour :

PAGE 01-00001924066-0052-0058-02-02-4

Scanné avec CamScanner

- le Contrat de prestation de services – qui lie Uber à « *une société indépendante spécialisée dans la prestation de services de transport (le « Client »)* » c'est-à-dire une entreprise LVC ;
- l'Annexe de chauffeur – qui lie « *une société indépendante active dans le secteur des transports (la « Société de transport »)* » et « *un prestataire indépendant de services de transport (le « Chauffeur »)* », dont il est précisé qu'il « *entretient actuellement une relation contractuelle ou une relation d'emploi avec la Société de transport pour réaliser des services de transport de passagers pour la Société de transport* » ;
- la Charte de la communauté Uber (pièce 9 du dossier d'Uber) qui encadre le comportement des utilisateurs et des chauffeurs.

Bien qu'Uber affirme être prestataire d'un service au profit des entreprises LVC (le « Client ») et non l'inverse, le Contrat de prestation de services établi par Uber régit en de nombreux aspects la prestation de transport sous les titres suivants :

- *fourniture des services de transport* (qui précise comment le chauffeur est sollicité : « *lorsque l'Application Chauffeur est active, des sollicitations de Services de transport par des Utilisateurs peuvent apparaître à un Chauffeur via l'Application Chauffeur si le Chauffeur est disponible et se trouve à proximité de l'Utilisateur* » ou qui contient notamment la recommandation à l'adresse du chauffeur d'attendre au moins 10 minutes l'arrivée de l'utilisateur, l'engagement à ne pas contacter les utilisateurs pour tout motif autre que l'exécution des services de transport – définis comme étant la fourniture de services de transports par l'intermédiaire des Services Uber) ;
- *relation entre* [l'entreprise LVC] *et les Utilisateurs* (qui contient notamment l'engagement pour l'entreprise LVC de ne transporter et ne permettre la présence que de personne(s) autorisée(s) par l'utilisateur et celui de veiller à ce que ses chauffeurs s'engagent à ce que tous les utilisateurs soient transportés directement vers leur destination convenue, comme précisé par l'utilisateur concerné, sans interruptions ou arrêts non autorisés) ;
- *relation entre* [l'entreprise LVC] *et Uber* (qui attribue notamment à Uber le droit de restreindre l'accès ou l'utilisation de l'application Uber ou dans lequel l'entreprise LVC/le chauffeur s'engage à s'abstenir d'afficher les noms, logos ou couleurs d'un de ses Affiliés sur le véhicule ou de porter un uniforme ou une tenue vestimentaire à l'effigie ou aux couleurs d'Uber ou d'un Affilié) ;
- *relation entre* [l'entreprise LVC] *et le chauffeur* (dans lequel l'entreprise LVC s'engage à exiger de son chauffeur qu'il signe l'Annexe de chauffeur) ;
- *évaluations* (du service de transport et du chauffeur).

Scanné avec CamScanner

Ces dispositions se retrouvent dans l'Annexe de chauffeur dont Uber est le tiers bénéficiaire. Il doit en outre être relevé que le chauffeur dispose d'un compte propre (en lien avec un « identifiant Chauffeur » que lui affecte Uber), lequel ne peut être utilisé par quelqu'un d'autre, sous peine de suspension de son accès à l'application (Charte de la communauté, p.29). L'Annexe de chauffeur se distingue cependant du Contrat de prestation de services en ce qu'elle n'en reprend pas toutes les dispositions ; elle ne comporte notamment aucune « disposition financière » qui définisse et règle le prix payé en contrepartie de la prestation de transport effectuée par le chauffeur (calcul du tarif et paiement, modification et ajustement du tarif, frais de service et d'annulation, justificatifs...qui sont réglés par le Contrat de prestation de services), ni aucune disposition relative au(x) véhicule(s).

54. C'est à tort qu'Uber conclut à l'absence de contrat de travail au motif que la prestation de travail n'est pas effectuée à son bénéfice. En décider ainsi reviendrait à exclure d'une relation de contrat de travail tout ouvrier ou employé réalisant un travail chez un client de son employeur. Dans un contrat de travail, l'employeur s'engage à fournir du travail au salarié, et le salarié s'engage à exécuter le travail confié par l'employeur (V. Vannes, *Le contrat de travail : aspects théoriques et pratiques*, Bruxelles, Bruylant, 2013, p. 60, n°53). La circonstance que c'est l'utilisateur qui décide quand, où et comment il souhaite être transporté doit du reste être relativisée : il choisit seulement de faire appel à un service via une application, dont les conditions sont strictement encadrées par Uber et doivent être exécutées à la lettre par des chauffeurs.

55. Tout aussi vainement est-il prétendu qu'Uber ne rémunère pas les entreprises LVC et/ou leurs chauffeurs, mais bien l'inverse.

En apparence, certes, ce sont les entreprises LVC qui versent à Uber une commission (il ne ressort d'aucun élément que cette commission serait due par les chauffeurs), prélevée sur le prix payé par l'utilisateur, pour pouvoir faire usage de sa plateforme. Cependant, c'est Uber qui calcule le prix des prestations de transport effectuées, sur la base d'un « tarif Utilisateur » qu'elle a elle-même fixé. Le titre « dispositions financières » du Contrat de prestation de services met en place un système dans lequel l'entreprise LVC ne peut pratiquer qu'un « tarif Utilisateur » défini par Uber et auquel il ne peut être dérogé que dans deux situations : l'application d'un tarif inférieur (et jamais supérieur) par l'entreprise LVC et l'application d'un tarif négocié,

Scanné avec CamScanner

à la demande de l'entreprise LVC et que Uber s'engage à étudier de bonne foi. Uber se réserve également le droit de modifier et d'ajuster le « tarif Utilisateur ».

Ensuite, « *Uber encaisse, au nom et pour le compte de la PRA (belge ou, auparavant néerlandaise), les montants dus par les utilisateurs-passagers pour les prestations de transport fournies par les entreprises LVC et les reverse, sur base régulière, au nom et pour le compte de la PRA (belge ou, auparavant néerlandaise), aux entreprises LVC* » (conclusions de synthèse d'appel d'Uber, p.21) ainsi que le prévoit l'article 5 du contrat de location conclu entre l'entreprise LVC et la PRA. Uber est désignée par les entreprises LVC « *en tant qu'agent de collecte des paiements uniquement afin d'accepter le tarif utilisateur* », ainsi que le prévoit le Contrat de prestation de services (art. 4.1). C'est encore Uber qui établit les « factures » pour les entreprises LVC à destination de la PRA et qui porte en compte le prix « net » de la prestation de transport après déduction de la commission lui revenant (pièce 24.1 du dossier des entreprises LVC).

Par conséquent, aucun argent ne transite ni ne revient en définitive à la PRA. Le passage par la PRA n'est qu'apparence puisqu'Uber intervient et contrôle toutes les étapes du paiement (ainsi qu'en atteste encore un courriel adressé par Uber, le 10 décembre 2019, – et non par la PRA - à un utilisateur du service Uber X et par lequel elle lui transmet « un accord spécifique » qui récapitule tous les éléments de la prestation de transport effectuée : identité du chauffeur, déplacement et son prix - pièce 27 du dossier des entreprises LVC).

56. En revanche, il n'apparait d'aucun élément du dossier soumis à la cour qu'une rémunération serait payée par Uber aux chauffeurs.

Febet et les entreprises de taxis se contentent d'affirmer que cette condition de rémunération est manifestement remplie en l'espèce (*cf.* point 108 de leur conclusions d'appel de synthèse), ce qui est contesté.

Il ressort des développements qui précèdent et des pièces déposées par les entreprises LVC que le prix payé pour la prestation de transport est versé à ces dernières, sur la base des factures émises à leurs noms selon des dispositions financières convenues avec Uber. Il a également été relevé que l'Annexe de chauffeur (dont Uber est tiers bénéficiaire) ne contient aucune « disposition

Scanné avec CamScanner

financière » qui détermine le montant d'une rémunération et *a fortiori* les conditions de son paiement.

Dans ces circonstances, la preuve de l'existence d'un contrat de travail entre Uber et les chauffeurs faisant usage du service Uber X n'est pas rapportée.

57. Febet et les entreprises de taxis soutiennent à titre subsidiaire que «*l'assujettissement des chauffeurs Uber à la sécurité sociale des travailleurs indépendants viole la loi du 27 juin 1969 relative à la sécurité sociale des travailleurs salariés* ».

Elles se réfèrent à cet égard à l'article 2 de cette loi qui permet au Roi, par arrêté délibéré en conseil des ministres et après avis du Conseil national du travail, d' « *1° étendre, dans les conditions qui déterminent l'application de la présente loi aux personnes qui sans être liées par un contrat de louage de travail, fournissent, contre rémunération, des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne ou qui exécutent un travail selon des modalités similaires à celles d'un contrat de louage de travail ;*

Dans ces cas, le Roi désigne la personne qui est considérée comme employeur » et à l'article 3 de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi précitée, aux termes duquel cette extension est prévue pour les :

« 5°bis (...) *personnes qui effectuent des transports de personnes, qui leur sont confiés par une entreprise, au moyen de véhicules dont elles ne sont pas propriétaires ou dont l'achat est financé ou le financement garanti par l'exploitant de cette entreprise, ou auxquelles une entreprise dispense des services en rapport avec les transports qu'elle leur confie, ainsi qu'aux exploitants de ces entreprises ;*

5°ter (...) *chauffeurs de taxis et (...) entrepreneurs qui les exploitent, sauf s'il s'agit de :*

1° chauffeurs de taxis qui sont titulaires d'une licence d'exploitation d'un service de taxis délivrée par l'autorité compétente et qui sont propriétaires du véhicule ou des véhicules qu'ils exploitent ou qui en ont la disposition par contrat de vente à tempérament qui n'est pas financé ou dont le financement n'est pas garanti par l'entrepreneur ;

2° chauffeurs de taxis qui sont mandataires de la société qui exploite le véhicule et qui dispose de la licence d'exploitation, dans le sens de l'article 3, § 1er, alinéa 4, de l'arrêté royal n° 38 organisant le statut social des travailleurs indépendants ».

Scanné avec CamScanner

Ces dispositions ne peuvent être utilement sollicitées puisqu'il a été constaté que le paiement d'une rémunération par Uber aux chauffeurs n'était pas établi.

V. Dispositif

Pour ces motifs, la cour,

Constate que la procédure est devenue sans objet à l'égard de la SPRL K Everest et de M. Saba ;

Reçoit l'appel ;

Avant de statuer plus avant, pose les questions préjudicielles suivantes à la Cour constitutionnelle :

L'article 17, § 1er de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, interprété comme empêchant les entreprises LVC disposant d'une autorisation délivrée en vertu de cette réglementation d'équiper leur véhicule d'un smartphone destiné à recevoir et accepter des sollicitations de prestations de transport rémunéré de personnes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale émanant d'utilisateurs et en tant qu'il interdit aux véhicules affectés à l'exploitation du service LVC d'y stationner ou de circuler sans avoir fait l'objet d'une location préalable, ce qui empêcherait par voie de conséquence l'offre d'un service tel qu'Uber X, viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution et l'article 6, § 1er, point VI, al. 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus isolément ou combinés avec le principe de la liberté d'entreprendre, garanti par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, et celui de la liberté d'établissement, garanti par l'article 49 du TFUE ?

L'article 19 du décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, en tant qu'il contient une interdiction pour le véhicule affecté à l'exploitation du service LVC de stationner et de circuler sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public s'il n'a pas fait

PAGE 01-00001924066-0057-0058-02-02-4

Scanné avec CamScanner

l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise titulaire de l'autorisation, combiné avec l'article 16, alinéa 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, interprété en ce sens qu'il empêche les entreprises LVC disposant d'une autorisation délivrée en vertu de la réglementation wallonne dont elles ne respectent pas certaines conditions d'exploitation, d'effectuer des prestations de services de transport rémunéré de personnes dont le point de départ (pour l'usager) est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ces deux dispositions combinées empêchant par voie de conséquence l'offre d'un service tel qu'Uber X, violent-t-ils les articles 10 et 11 de la Constitution et l'article 6, § 1er, point VI, al. 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus isolément ou combinés avec le principe de la liberté d'entreprendre, garantie par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, et celui de la liberté d'établissement, garantie par l'article 49 du TFUE ?

Réserve à statuer pour le surplus.

Cet arrêt a été rendu par la 9ème chambre de la cour d'appel de Bruxelles, composée de :

Mme Marie-Françoise CARLIER, président de la chambre,
Mme Françoise CUSTERS, conseiller,
Mme Catherine HEILPORN, conseiller,
qui ont assisté à toutes les audiences et ont délibéré à propos de l'affaire.

Il a été prononcé en audience publique par Mme Marie-Françoise CARLIER, président de la chambre, assistée de Mme Patricia DELGUSTE, greffier, le 15 -01- 2021

Patricia DELGUSTE **Catherine HEILPORN**

Françoise CUSTERS **Marie-Françoise CARLIER**

PAGE 01-00001924066-0058-0058-02-02-4

Scanné avec CamScanner