

Numéro du rôle : 5162
Arrêt n° 40/2012 du 8 mars 2012

A R R E T

En cause : les questions préjudicielles concernant l'article 3 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, posées par le Tribunal de première instance de Bruxelles.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents R. Henneuse et M. Bossuyt, et des juges L. Lavrysen, A. Alen, E. Derycke, J. Spreutels et P. Nihoul, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président R. Henneuse,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* * *

I. *Objet des questions préjudicielles et procédure*

Par jugement du 25 mai 2011 en cause de la SPRL « Taxis Fabbrimone » et autres contre la Région de Bruxelles-Capitale, en présence de la SA « Blue Cabs », dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 22 juin 2011, le Tribunal de première instance de Bruxelles a posé les questions préjudicielles suivantes :

1. « Interprété en ce sens que les taxis des exploitants disposant d'une autorisation délivrée en vertu de la réglementation flamande ou wallonne ne peuvent pas effectuer des courses dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque leur véhicule s'y trouvent déjà, l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur viole-t-il l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lequel impose un accord de coopération pour le règlement des questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région ? »;

2. « Interprété en ce sens qu'il empêche les taxis des exploitants dûment autorisés en Région flamande ou en Région wallonne d'effectuer des courses dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque leur véhicule s'y trouvent déjà, l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur viole-t-il l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qui impose aux Régions d'exercer leurs compétences en matière économique dans le respect de la libre circulation des personnes, biens et services et capitaux et la liberté de commerce et d'industrie, ainsi que dans le respect du cadre normatif général de l'Union économique et de l'unité monétaire tel qu'il est établi par ou en vertu de la loi ? ».

Des mémoires et des mémoires en réponse ont été introduits par :

- la SPRL « Taxis Fabbrimone », dont le siège social est établi à 1410 Waterloo, chaussée Bara 291, la SPRL « Taxis de la gare de Rixensart », dont le siège social est établi à 1330 Rixensart, rue des Ecoles 9, la SCS « Euro Taxis Braine-l'Alleud », dont le siège social est établi à 1420 Braine-l'Alleud, rue Alphonse Allard 16, la SPRL « Bien Herman », dont le siège social est établi à 1731 Zellik, Nieuwe Steenweg 10/2, la SPRL « Brolet Yves », dont le siège social est établi à 1731 Zellik, Nieuwe Steenweg 10/3, la SPRL « De Blauwe Vlinder », dont le siège social est établi à 1860 Grimbergen, Sint-Annalaan 4, Jozeph De Ganck, indépendant, demeurant à 1731 Zellik, Hendrik De Kosterlaan 15, la SPRL « Slowdown », dont le siège social est établi à 1731 Zellik, Hendrik De Kosterlaan 15, Mario Marcello, gérant de société, demeurant à 1330 Rixensart, rue des Ecoles 9, José Dos Santos Carvalho Rui, gérant de société, demeurant à 1420 Braine-l'Alleud, rue Alphonse Allard 16, et la SPRL « Maison Maurice », dont le siège social est établi à 1420 Braine-l'Alleud, avenue du 112ème 38.

- le Gouvernement wallon;

- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

- le Gouvernement flamand.

A l'audience publique du 14 février 2012 :

- ont comparu :

. Me G. de Foestraets *loco* Me S. Willemart et Me M. Mellah, avocats au barreau de Bruxelles, pour la SPRL « Taxis Fabbriomone » et autres;

. Me A.-S. Renson et Me M. Neumann *loco* Me E. Gillet, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement wallon;

. Me J.-P. Lagasse, avocat au barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;

. Me S. Vernailen, avocat au barreau d'Anvers, pour le Gouvernement flamand;

- les juges-rapporteurs J. Spreutels et L. Lavrysen ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

II. *Les faits et la procédure antérieure*

Le Tribunal de première instance de Bruxelles est saisi par plusieurs sociétés d'exploitation de taxis qui lui demandent, notamment, d'imposer à la Région de Bruxelles-Capitale une injonction tendant à lui interdire de les empêcher d'effectuer des courses sur le territoire régional, sous la seule exception de courses impliquant la prise en charge de clients sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale par leurs chauffeurs qui y stationneraient sur des emplacements réservés aux titulaires d'autorisations d'exploitation délivrées par la Région de Bruxelles-Capitale ou qui y commettraient une infraction de maraudage.

Le Tribunal constate que les parties requérantes sont des sociétés établies dans la Région wallonne ou dans la Région flamande et qu'elles estiment ne pas être concernées par l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Ces parties reprochent à la Région de Bruxelles-Capitale de pratiquer des contrôles au cours desquels il leur est reproché d'enfreindre cette réglementation et revendiquent le droit pour le chauffeur d'un véhicule affecté à un service de taxis exploité au départ d'un endroit qui n'est pas situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale d'effectuer une course à partir d'un lieu situé sur le territoire de cette Région et ce, même si l'exploitant de ce service ne dispose pas d'une autorisation pour la Région de Bruxelles-Capitale. La partie défenderesse n'admet la prise en charge d'un client en Région de Bruxelles-Capitale par un chauffeur d'un véhicule affecté à un service de taxis exploité au départ d'un endroit qui n'est pas situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale que dans l'hypothèse où la course a été au préalable commandée par ce client.

Le Tribunal constate que le projet de l'ordonnance en cause avait à l'origine prévu que tout exploitant effectuant des courses de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale devait être titulaire d'une autorisation régionale. La section de législation du Conseil d'Etat s'opposa à cette disposition en faisant valoir que « toute question relative à des services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région nécessitait la négociation préalable d'un accord de coopération [et que] pareille obligation s'impose même si les questions réglées sont limitées à des activités se déroulant exclusivement sur le territoire bruxellois telles que des courses dont tant le point de départ que le point d'arrivée y sont situés, dès lors que le service des taxis a son siège et est exploité au départ d'une autre région ».

Cette observation du Conseil d'Etat amena la Région de Bruxelles-Capitale à renoncer à la disposition prévue et, dans l'attente d'un accord de coopération, à veiller au respect de l'article 14, § 2, de l'arrêté royal du 2 avril 1975 portant règlement de police relatif à l'exploitation des services de taxis, qui dispose que tout conducteur de taxi doit, après chaque course ou chaque série ininterrompue de courses, ramener le véhicule par la voie la plus rapide au lieu où l'exploitant est autorisé à le laisser stationner. Ces dispositions sont aujourd'hui abrogées par les mesures régionales mais la Région de Bruxelles-Capitale estime, sans être suivie par le Tribunal, qu'en vertu de celles-ci, la même obligation s'impose aux exploitants.

Le Tribunal constate encore, sur la base des procès-verbaux versés au dossier, que le problème combattu par la partie défenderesse réside dans la prestation de services de taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale par des taxis dits « périphériques », qui s'y trouvent soit pour y être demeurés après y avoir déposé un client pris en charge dans la région dans laquelle ils bénéficient d'une autorisation, soit pour y avoir accompli une course pour un client qui avait fait appel à eux, soit en y exerçant purement et simplement toutes leurs activités; il s'interroge dès lors sur la question de savoir si la partie défenderesse peut appliquer dans ces circonstances sa propre réglementation et constate que deux arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles des 13 septembre 2009 et, sur tierce opposition, du 8 mars 2011 ont donné à cette question une réponse tantôt positive, tantôt négative, en décidant, dans le second arrêt, que l'article 3 en cause ne pouvait s'appliquer aux prestataires de services de taxis qui n'effectuent pas leurs services de taxis au départ d'une exploitation située sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, dès lors qu'ils sont titulaires d'une autorisation délivrée en application de la réglementation wallonne ou flamande. La Cour d'appel a estimé que si l'article 3 était interprété comme s'appliquant à ces prestataires, il violerait l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et poserait la question de sa conformité à l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de cette loi, ainsi que l'arrêt n° 41/2010 l'a décidé à propos d'une disposition analogue de la même ordonnance, relative aux services de location de voitures avec chauffeur.

Le Tribunal, après avoir constaté que la Région de Bruxelles-Capitale conteste la référence faite par l'arrêt de la Cour d'appel à l'arrêt n° 41/2010 en soutenant que le service des taxis est d'utilité publique, contrairement à celui des voitures avec chauffeur, estime qu'il ne lui appartient ni de contrôler la constitutionnalité d'une ordonnance, ni d'interpréter un arrêt de la Cour constitutionnelle par analogie. Il relève que les conditions d'exploitation des deux services ne sont pas identiques et fait droit à la demande des parties requérantes de poser à la Cour les questions préjudicielles reproduites plus haut, après avoir constaté qu'il n'y avait pas lieu d'écarter l'application de la disposition en cause pour un autre motif, tenant à sa contrariété au droit européen.

III. *En droit*

- A -

Quant aux dispositions en cause et aux normes de référence

A.1.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale indique que l'ordonnance en cause établit, afin d'atteindre l'objectif d'utilité publique qu'elle poursuit, un certain nombre de contraintes portant sur les exploitants des services, les chauffeurs de taxis, les véhicules, le nombre de véhicules pouvant être exploités, les conditions de mise à disposition de véhicules au public et les tarifs.

Il indique que le litige ne résulte pas de ce que des exploitants disposant d'une autorisation délivrée par une autre région effectueraient des courses à la demande d'un client au départ du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais de ce qu'ils réalisent l'essentiel de leur activité sur ce territoire, en se prévalant de cette autorisation et d'un principe de reconnaissance mutuelle des autorisations d'exploiter, alors que certaines communes « périphériques » délivrent des autorisations de complaisance ne répondant pas aux exigences formulées par l'ordonnance en cause.

A.1.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale rappelle que, depuis longtemps, le transport rémunéré de personnes est une matière d'utilité publique soumise pour ce motif à une réglementation particulière. Celle-ci prévoit notamment que le conducteur doit ramener le véhicule après chaque course ou série ininterrompue de courses au lieu où il est permis à l'exploitant de le stationner. Si ce lieu ne se trouve pas sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, l'exploitant enclenche, lorsqu'il pénètre sur ce territoire, un « tarif double » qui constitue la compensation de l'obligation qu'il a de ramener le véhicule au lieu de départ.

A.1.3. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale indique que, depuis la régionalisation de la matière en 1980, les trois régions ont adopté diverses dispositions pour la réglementer. La réglementation flamande prévoit, notamment, que l'autorisation est délivrée par le collège des bourgmestre et échevins de la commune où le service sera exploité et peut être retirée lorsque le chauffeur laisse sa voiture en stationnement ou fait des va-et-vient pour attirer des clients, que le nombre de taxis autorisés répond à une norme d'un pour mille habitants et que le chauffeur est tenu de ramener le véhicule à son point de départ à l'issue de chaque course ou série ininterrompue de courses. La réglementation wallonne prévoit des dispositions analogues, la norme y étant toutefois, en principe, d'un véhicule pour 2 500 habitants. L'ordonnance en cause prévoit une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et son arrêté d'exécution prévoit un nombre maximal de 1 200 véhicules ordinaires et de 100 véhicules destinés aux personnes à mobilité réduite, un appel aux candidatures (aucune des parties demanderesse ou intervenantes devant le juge *a quo* n'a fait acte de candidature) et l'obligation, pour les chauffeurs, de ramener le véhicule à son point de stationnement autorisé. Les travaux préparatoires de l'ordonnance indiquent que celle-ci visait à résoudre les problèmes liés à l'exploitation de taxis par des personnes ne disposant d'aucune autorisation, par des exploitations de services de location de voitures avec chauffeur et par des titulaires d'autorisations délivrées par des autorités locales ne relevant pas de la Région de Bruxelles-Capitale (les taxis « périphériques »). Les obligations imposées aux exploitants de services de location de voitures avec chauffeur ont été validées par l'arrêt n° 56/96 du 15 octobre 1996. Ces travaux préparatoires se réfèrent aussi à diverses études pour conclure à la nécessité de fixer le coefficient d'« un taxi pour mille habitants » et de mettre un terme à l'exploitation des taxis périphériques, qui sont établis sur le territoire d'autres régions mais en réalité exploités sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. L'ordonnance vise par là à garantir, non pas la rentabilité des services de taxis en soi, mais la qualité et la régularité de leurs prestations. L'exploitation d'un service de taxis établi dans une autre région et n'ayant pas à se conformer aux obligations imposées par la Région de Bruxelles-Capitale ne peut que mettre à mal les objectifs de la politique de celle-ci.

A.1.4. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale indique que l'application de ces dispositions a donné lieu non seulement à l'établissement de nombreux procès-verbaux d'infraction liés au non-respect, par le chauffeur d'un service de taxis exploité sur la base d'une autorisation délivrée en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, de l'obligation de ramener le véhicule à son point de stationnement autorisé mais aussi à des contestations devant les tribunaux.

A.1.5. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale présente ensuite les parties demanderesse devant le juge *a quo* et certaines de leurs pratiques. Il indique que le nombre d'autorisations délivrées par les communes d'Asse, de Drogenbos, de Grimbergen, de Waterloo et de Braine-l'Alleud excède le rapport fixé par les dispositions qui leur sont applicables.

A.2. Le Gouvernement wallon rappelle les faits de l'espèce et l'évolution des dispositions en cause; il indique que l'article 3, alinéa 1er, de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995 a une portée identique à celle de l'article 3 du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et à celle de l'article 25 du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route.

A.3. Les demandeurs devant le juge *a quo* rappellent les faits de l'espèce en indiquant que plusieurs procédures judiciaires ont opposé entre eux des centraux téléphoniques auxquels sont affiliés des exploitants de taxis actifs à Bruxelles. Dans un arrêt du 13 novembre 2009, la Cour d'appel de Bruxelles a interdit à l'un de ces centraux d'attribuer des courses. Depuis cet arrêt, les contrôles ont été effectués par l'administration bruxelloise, qui a dressé des procès-verbaux et a menacé de saisir des véhicules dont l'exploitant ne disposait pas de l'autorisation requise; les demandeurs devant le juge *a quo*, qui n'ont pu obtenir cette autorisation en raison du *numerus clausus* instauré par la Région de Bruxelles-Capitale, ne se rendent plus sur le territoire de celle-ci. Comme l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles précité, ceci leur cause un préjudice qui les a amenés à saisir le juge *a quo*.

A.4.1. Le Gouvernement flamand rappelle que la Cour comme le Conseil d'Etat font du principe de proportionnalité une règle répartitrice de compétences. L'examen des compétences implique que soit vérifiée la proportionnalité de leur exercice.

A.4.2. Il indique que les travaux préparatoires de l'article 25 du décret flamand du 20 avril 2001 excluent explicitement les activités excédant les limites territoriales du champ d'application de cette disposition. L'article 38 indique que l'autorisation d'exploitation emporte celle de stationner soit sur des emplacements dont l'exploitant dispose en dehors de la voie publique, soit aux endroits réservés sur la voie publique dans la commune ayant délivré l'autorisation. Les titulaires d'autorisations délivrées dans les autres régions peuvent charger un client - à condition qu'il les appelle - sur le territoire de la Région flamande et y parquer leur véhicule le temps nécessaire à la prise en charge.

A.5. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement flamand ajoute qu'il ressort du mémoire des demandeurs devant le juge *a quo* que la discussion est bien plus large que ce que le jugement interrogeant la Cour permet de supposer puisque c'est la présence même de ceux-ci sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale qui semble contestée par les autorités de celle-ci et que les autorités ont en outre instauré un *numerus clausus*.

Il estime, en outre, que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale se réfère à tort à la situation antérieure à 1994 en invoquant les travaux préparatoires de l'ordonnance en cause dès lors qu'entre-temps les deux autres régions ont adopté leur propre réglementation relative aux taxis et que la Région flamande pose désormais des conditions d'exploitation qui concernent tant les exploitants que les chauffeurs et les véhicules. Tout en tendant à une augmentation globale du nombre de taxis, la réglementation flamande prévoit des mécanismes permettant de limiter la multiplication excessive des taxis dans les communes périphériques des grandes villes. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut davantage être suivi lorsqu'il semble considérer que l'adoption des trois réglementations régionales a fait disparaître le mécanisme correcteur prévu par l'article 14, § 2, de l'arrêté royal du 2 avril 1975 en vertu duquel il est permis de charger un client dans une autre commune, voire dans une autre région, lorsque la course a été commandée. La réglementation flamande ne contraint en tout cas pas le chauffeur à faire un « retour à vide » et ne prévoit pas systématiquement l'application d'un double tarif permettant de couvrir ce retour à vide. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, qui répète ses critiques à l'égard des « taxis parasites » alors que cette question est expressément exclue de la requête des demandeurs devant le juge *a quo*, confirme clairement vouloir verbaliser les chauffeurs qui effectuent une course qui leur a été commandée, ce qui est manifestement contraire aux articles 6, § 1er, VI, et 92bis, § 2, de la loi spéciale de réformes institutionnelles et justifie dès lors qu'il soit répondu positivement aux questions préjudicielles.

Quant à la compétence de la Cour

A.6. Le Gouvernement wallon soutient que la Cour n'est pas compétente pour connaître des questions préjudicielles. Selon lui, l'interdiction qui est faite aux taxis des exploitants disposant d'une autorisation délivrée en vertu de la réglementation flamande ou wallonne d'effectuer des courses dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque leur véhicule s'y trouve déjà ne découle pas de la disposition en cause mais de l'article 42 de l'arrêté d'exécution du Gouvernement flamand du 18 juillet 2003, de l'article 20, § 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 et de l'article 28, § 1er,

alinéa 3, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007. Ces dispositions réglementaires imposent aux chauffeurs de taxis autorisés en Région flamande ou wallonne de retourner à vide sur le territoire de la Région flamande ou de la Région wallonne à l'issue d'une course les ayant menés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La même obligation est imposée aux chauffeurs de taxis autorisés en Région de Bruxelles-Capitale à l'issue d'une course les ayant menés sur le territoire de la Région flamande ou wallonne. Or, il n'appartient pas à la Cour mais au juge *a quo* de se prononcer sur la constitutionnalité de dispositions réglementaires.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale approuve cette analyse dans son mémoire en réponse.

Quant à la recevabilité

A.7. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement wallon soutient à titre principal que les questions préjudicielles se réfèrent en réalité au contenu de l'article 3, alinéa 2, du projet d'ordonnance (permettant aux seuls exploitants titulaires d'une autorisation du Gouvernement bruxellois d'effectuer des courses dont le point de départ se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale) qui fut retiré à la suite d'une objection du Conseil d'Etat fondée sur l'absence d'un accord de coopération. Dès lors que les questions reposent sur une interprétation manifestement inexacte des dispositions sur lesquelles elles portent, il n'y a pas lieu d'y répondre.

Quant à la première question préjudicielle

A.8.1. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale estime que la question préjudicielle doit être reformulée pour faire apparaître que l'objet du litige n'est pas la réalisation de quelques courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais l'exploitation de fait d'un service de taxis sur ce territoire, sans autorisation préalable du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il propose que la question soit reformulée comme suit :

« Interprété en ce sens qu'il interdit à un exploitant de services de taxis, même titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée par une autre autorité que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, d'exploiter de fait son service sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale s'il n'est pas titulaire d'une autorisation délivrée par le Gouvernement bruxellois, l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur viole-t-il l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lequel impose un accord de coopération pour le règlement des questions relatives aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région ? ».

A.8.2. Se référant aux articles 6, § 1er, X, 8°, et 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et à l'arrêt n° 85/2008 du 27 mai 2008, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale indique que l'article 3 de l'ordonnance en cause règle non pas des courses réalisées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale au départ d'endroits situés sur le territoire d'autres régions, mais l'exploitation d'un service de taxis au départ d'endroits situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ne modifie pas ce constat, le fait que quelqu'un exploite de fait un service de taxis au départ d'endroits situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale en y laissant ses véhicules sous le prétexte de la détention d'une autorisation d'exploiter délivrée par une autre autorité que le Gouvernement bruxellois. L'article 3 précité ne vise pas le siège social de l'exploitant mais l'endroit où débute la prestation. Il ne règle donc pas une question relative à un service de taxis s'étendant sur le territoire de plus d'une région; toute autre interprétation viderait de toute substance le principe même de la régionalisation de la matière.

A.9.1. A titre subsidiaire, le Gouvernement wallon estime que la disposition en cause est conforme aux normes de référence. Il rappelle que, selon la section de législation du Conseil d'Etat (qui n'a formulé aucune remarque sur le projet d'ordonnance en ce qui concerne cette disposition), l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 exige seulement un accord de coopération pour le règlement des questions relatives, non

pas aux courses, mais aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région et que cette disposition s'oppose ainsi à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions ayant spécifiquement pour objet ou pour effet de régler des questions relatives à l'exercice, sur le territoire d'une région, des activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région. Un arrêt du Conseil d'Etat du 28 février 2011 (n° 211.590) a dès lors décidé qu'aucun accord de coopération n'était requis préalablement à l'adoption de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009, ayant le même champ d'application que le décret du 18 octobre 2007 précité qu'il exécute et qui a la même portée que la disposition en cause, dès lors que cet arrêté ne s'applique qu'aux services de taxis dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire de la Région wallonne.

A.9.2. Il soutient que, même s'il est interprété comme empêchant les taxis disposant d'une autorisation délivrée en vertu de la réglementation flamande ou wallonne d'effectuer des courses dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque leur véhicule s'y trouve déjà, l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 ne viole pas l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale de réformes institutionnelles, dès lors que celui-ci requiert la conclusion d'un accord de coopération en ce qui concerne les services de taxis - et non, comme en l'espèce les courses - s'étendant sur le territoire de plus d'une région.

A.10.1. Les demandeurs devant le juge *a quo* relèvent que l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 prévoit le caractère obligatoire des accords de coopération en cause. La Cour constitutionnelle, comme la section de législation du Conseil d'Etat, considère qu'un accord de coopération doit être conclu lorsqu'il est indispensable à la cohérence d'une politique et qu'il est constaté que les compétences en cause sont imbriquées.

A.10.2. Ils rappellent que c'est à la suite des critiques émises par la section de législation du Conseil d'Etat et relatives à l'absence d'un accord de coopération que fut abandonnée, dans le projet d'ordonnance en cause, la disposition qui ne permettait qu'aux titulaires d'une autorisation régionale d'effectuer des courses dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Gouvernement régional a donc renoncé à cette disposition mais force est de constater que l'interprétation que donne la Région de l'actuel article 3 consiste à réintroduire en substance des notions qui n'y figurent plus pour des raisons évidentes. Il ne requiert en effet d'autorisation que pour exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région et non pour y effectuer un acte d'exploitation d'un service de taxis situé en dehors du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, en l'espèce une course, même si celle-ci est effectuée sur le territoire de cette Région. Le chauffeur d'un véhicule affecté à un service de taxis exploité au départ d'un endroit qui n'est pas situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est donc parfaitement en droit d'effectuer une course à partir d'un lieu situé sur le territoire de cette Région (course dont le début et la fin se situent toutefois sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale) et ce, même si l'exploitant de ce service ne dispose pas d'une autorisation pour la Région de Bruxelles-Capitale. L'on ne saurait interpréter l'ordonnance comme permettant de réglementer un service de taxis exploité au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire régional puisque ceci nécessite un accord de coopération. Dès lors, si l'ordonnance du 27 avril 1995 doit être interprétée en ce sens qu'elle s'applique aux activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire régional, il y a lieu de répondre par l'affirmative à la première question préjudicielle.

A.11.1. Le Gouvernement flamand estime que la Cour peut censurer le non-respect de l'obligation de conclure des accords de coopération dès lors qu'une telle violation est incompatible avec le principe de proportionnalité.

A.11.2. Le Gouvernement flamand rappelle que l'arrêt n° 85/2008 précité ne requiert d'accord de coopération que pour ce qui concerne les services d'exploitation - et non les courses - de taxis. L'article 3 de l'ordonnance paraît exiger une autorisation pour l'exploitation d'un service de taxis, en ce qui concerne non seulement le stationnement mais aussi la prise en charge, une deuxième fois ou davantage, d'un client qui en a fait la demande, de sorte que, sans autorisation, le taxi ne peut effectuer de courses dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. L'interprétation qui en est donnée par la question préjudicielle s'oppose à ce que l'exploitant titulaire d'une autorisation délivrée en Flandre ou en Wallonie effectue, les unes à la suite des autres, des courses (lui ayant été commandées) à l'intérieur du territoire

de la Région de Bruxelles-Capitale alors que le véhicule s'y trouve déjà. Un exploitant titulaire d'une autorisation délivrée en Flandre devrait donc y retourner stationner entre deux courses qui lui seraient commandées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. L'interprétation ainsi donnée par celle-ci de la disposition en cause a pour effet de limiter la portée d'une autorisation délivrée par une autre région puisqu'elle exige que ceux qui en sont titulaires retournent à leur lieu de stationnement : une telle règle, à la supposer conforme - *quod non* - à la liberté du commerce et de l'industrie et au principe de l'union économique et monétaire, ne pourrait pas être adoptée sans être précédée d'un accord de coopération. La question préjudicielle appelle donc une réponse positive.

A.12.1. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale juge surprenante la position du Gouvernement flamand qui aboutit à ce que sa propre législation – identique à celle faisant l'objet de la question préjudicielle – soit considérée comme contraire à la Constitution. C'est le résultat d'une mauvaise compréhension tant de la disposition en cause – confondue avec celle du projet d'ordonnance, abandonnée comme le juge *a quo* l'a indiqué – que de la situation de fait. Cela montre que la reformulation des questions préjudicielles proposée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est nécessaire.

A.12.2. Dans leur mémoire en réponse, les demandeurs devant le juge *a quo* estiment que la question préjudicielle porte bien sur la disposition en cause, interprétée de manière à réintroduire la disposition abandonnée de l'avant-projet. Les arguments du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et du Gouvernement wallon tendant à réorienter le débat et la proposition de reformulation des questions préjudicielles vont à l'encontre de la jurisprudence de la Cour qui refuse de corriger les questions préjudicielles dans de telles hypothèses.

A.12.3. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement flamand dit ne pouvoir suivre la position du Gouvernement wallon en ce que celle-ci fait abstraction de l'interprétation donnée à l'article 3 en cause. Il reproche en outre au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de vouloir limiter la portée d'une autorisation délivrée par une autre région en exigeant le retour des véhicules à leur point de stationnement avant de pouvoir effectuer une autre course et d'interdire aux titulaires de cette autorisation d'effectuer sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale une course qui leur a été commandée.

Quant à la seconde question préjudicielle

A.13.1. Se référant aux motifs avancés pour une reformulation de la première question préjudicielle, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale propose de reformuler comme suit la seconde question préjudicielle :

« Interprété en ce sens qu'il interdit à un exploitant de services de taxis, même titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée par une autre autorité que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, d'exploiter de fait son service sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale s'il n'est pas titulaire d'une autorisation délivrée par le Gouvernement bruxellois, l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur viole-t-il l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qui impose aux Régions d'exercer leurs compétences en matière économique dans le respect de la libre circulation des personnes, biens et services et capitaux et la liberté de commerce et d'industrie, ainsi que dans le respect du cadre normatif général de l'Union économique et de l'unité monétaire tel qu'il est établi par ou en vertu de la loi ? ».

A.13.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soutient que cette question trouve son origine dans l'arrêt n° 41/2010 du 29 avril 2010 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur et auquel les parties demanderesses devant le juge *a quo* se réfèrent devant celui-ci. Les deux services sont cependant fondamentalement différents puisque les services de taxis sont des services d'utilité publique intégrés dans le cadre des transports organisés ou réglementés par l'Etat en raison de l'utilité publique du service rendu et, en l'espèce, en considération du souci d'éviter une crise le menaçant; les services de location de voitures avec chauffeur sont en revanche des services privés ne répondant en rien à un besoin d'utilité publique; ils ont été réglementés non pas tant pour réglementer cette activité en soi mais pour mettre fin à une confusion entre les deux services et au préjudice que les seconds infligeaient aux premiers. C'est ce qui explique qu'il n'y a ni

limitation du nombre des autorisations d'exploitation ou de celui des véhicules, ni réglementation détaillée concernant les conditions d'exploitation de ce service et que les différentes réglementations régionales sont comparables. La Cour a validé cette réglementation et a par ailleurs décidé, dans son arrêt n° 25/2004 du 11 février 2004 rendu à propos du service des taxis, que la régionalisation de cette matière impliquait que le ministre fédéral des Affaires économiques n'était plus compétent pour fixer les périmètres tarifaires applicables à ce service. Si l'arrêt n° 41/2010 a pu décider que le service de location de voitures avec chauffeur pourrait être exploité sur le territoire d'une région par des sociétés ayant obtenu l'autorisation d'exploitation dans une autre région, il ne pourrait en être de même en ce qui concerne les services de taxis, dont le nombre est limité et dont les conditions d'exploitation sont beaucoup plus sévères.

A.13.3. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soutient que le motif de l'interdiction faite à des exploitants qui ne sont pas titulaires d'une autorisation délivrée par celui-ci d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale n'est en rien lié à un problème de localisation des exploitants (établis ou non sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale) ou de protection d'exploitants « bruxellois » face à la concurrence d'exploitants « non bruxellois » : les autorisations ne sont pas réservées aux seuls exploitants domiciliés ou ayant leur siège social sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et 158 exploitants se trouvant dans cette situation disposent d'ailleurs d'une autorisation. De plus, l'ordonnance ne vise pas à protéger les taximen bruxellois mais à garantir la survie d'un service d'utilité publique. Les spécificités de la Région de Bruxelles-Capitale justifient ainsi la réglementation de cette activité et les éventuelles limitations apportées aux normes auxquelles la question préjudicielle se réfère. C'est aussi l'intérêt général poursuivi par ces mesures qui établit la légitimité de l'objectif qu'elles poursuivent; tant au regard du droit belge qu'au regard du droit européen, les limitations apportées aux dites normes sont justifiées compte tenu :

1) de ce qu'elles s'appliquent de manière non discriminatoire au regard du lieu où se situe le domicile ou le siège social du demandeur;

2) des raisons impérieuses d'intérêt général qui les justifient (la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur exclut d'ailleurs les services dans le domaine des transports et notamment les taxis);

3) de ce qu'elles permettent de garantir la réalisation de l'objectif qu'elles poursuivent, à savoir la stabilité, la qualité et la sécurité dans l'offre de transport rémunéré de personnes, ainsi que la rentabilité de ce secteur;

4) de ce que les régions sont habilitées à mettre en place un régime d'autorisation destiné à s'assurer que les exploitants satisfont à un certain nombre de conditions, en particulier lorsque l'activité en cause a le caractère d'un service public;

5) de ce que l'instauration d'un « *numerus clausus* » est le complément indispensable des conditions de délivrance des autorisations d'exploitation;

6) de ce que la réglementation ne poursuit pas un objectif de nature économique mais vise à assurer la qualité et la régularité des services;

7) de ce qu'il n'apparaît pas que des mesures moins restrictives auraient pu aboutir au même résultat.

A.14.1. A titre subsidiaire, le Gouvernement wallon estime que la question préjudicielle appelle une réponse négative. Il invoque la jurisprudence de la Cour selon laquelle la liberté du commerce et de l'industrie, au respect de laquelle les régions sont tenues en vertu de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ne peut être conçue comme une liberté absolue. L'autorisation préalable requise par la disposition en cause ne porte pas atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie compte tenu du caractère d'utilité publique du service des taxis, dont l'ordonnance en cause entend assurer la survie, la sécurité et la qualité.

La disposition en cause ne viole pas davantage le principe de l'union économique et monétaire puisqu'elle ne règle pas des services de taxis qui s'étendent au territoire de plus d'une région. Même si la Cour se déclarait compétente pour connaître de la disposition en cause, elle devrait considérer que celle-ci ne viole pas les normes de référence visées par la question préjudicielle puisqu'elle règle une question relative aux courses et non aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région, de sorte qu'elle ne viole pas le principe de l'union économique et monétaire. De plus, l'interdiction qu'elle prévoit s'applique de manière uniforme dans chacune des trois régions, les diverses réglementations imposant un retour à vide des taxis autorisés par elles à l'issue d'une course les ayant menés sur le territoire d'une autre région.

A.14.2. Le Gouvernement wallon estime que la jurisprudence de l'arrêt n° 41/2010 du 29 avril 2010 rendu en matière de services de location de voitures avec chauffeur n'est pas transposable en l'espèce. Il s'agit en effet de services que seule la Région de Bruxelles-Capitale a réglementés et qui ne sont pas comparables aux services de taxis réglementés de manière identique par les trois régions puisqu'ils sont des services exclusifs et luxueux et ne constituent pas un service public.

A.14.3. Le Gouvernement wallon soutient aussi que la disposition en cause ne viole pas les dispositions du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) relatives à la libre circulation des capitaux (article 63), des marchandises (article 28) et des personnes (article 45 protégeant la liberté d'établissement) dès lors qu'elles sont étrangères à la matière en cause (articles 28 et 63) ou ne limitent aucunement le droit des citoyens de l'Union européenne d'exercer une quelconque activité ou de gérer une entreprise dans la Région de Bruxelles-Capitale (article 45). Quant aux dispositions relatives à la libre circulation des services (articles 56 et suivants et directive 2006/123/CE du Parlement européen du 12 décembre 2006), elles ne s'appliquent pas aux services de transport. Les articles 92 et 93 du TFUE prévoient certes une obligation de *standstill* interdisant aux Etats membres de rendre leurs dispositions moins favorables à l'égard des transporteurs des autres Etats membre qu'à l'égard des transporteurs nationaux mais permettent les aides répondant aux besoins de la coordination des transports ou correspondant au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. Or, l'ordonnance en cause vise à assurer la viabilité d'un secteur qui constitue un service public répondant à d'évidents besoins de mobilité auxquels ne répondent ni les transports en commun, ni les véhicules privés. Le nombre d'autorisations devait être limité pour garantir la rentabilité des services de taxis, qui serait menacée si la présence des taxis bénéficiant d'une autorisation délivrée en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale n'était pas limitée. Un tel objectif de régulation est visé par l'article 93 du TFUE qui se réfère à la coordination des transports, développée dans le règlement 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 qui autorise les aides d'Etat accordées en vue de faire face à une surcapacité entraînant des difficultés structurelles et de répondre aux besoins du marché des transports. Quant à l'obligation de « retour à vide », elle constitue une mesure nécessaire et proportionnée compte tenu du souci de garantir la viabilité du service des taxis et de la comparaison pouvant être faite avec des réglementations étrangères qui, comme en France, requièrent des taxis des autres Etats membres franchissant la frontière qu'ils disposent d'une licence nationale.

A.15.1. Les demandeurs devant le juge *a quo* font valoir que le problème soulevé par la seconde question préjudicielle se présente dans les mêmes termes que celui relatif aux services de location de voitures avec chauffeur tranché par l'arrêt n° 41/2010 précité, puisque, dans les deux cas, l'objectif de protéger des prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'opérateurs économiques établis dans une autre région n'est pas légitime. Le service de taxis est en effet une activité économique que la Région de Bruxelles-Capitale réglemente et non, comme elle le soutient, un service public. Il y a donc bien violation de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

A.15.2. Les demandeurs devant le juge *a quo* indiquent, quant au droit de l'Union européenne, que certains d'entre eux sont des ressortissants d'autres Etats membres dont la liberté d'établissement est restreinte par l'interprétation donnée par la Région de Bruxelles-Capitale à l'ordonnance en cause, en ce que celle-ci interdirait aux chauffeurs d'une autre région d'accepter des courses pour un client se situant sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et aux taxis ne disposant pas d'une autorisation de la Région de Bruxelles-Capitale d'effectuer un transport de personnes dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région.

Ce faisant, l'ordonnance porte atteinte aussi bien aux droits des prestataires de ces services que de ceux qui peuvent les utiliser, alors que le droit de l'Union européenne s'impose aux régions; la circonstance que la matière en cause n'ait pas été réglée au niveau européen ne les dispense pas de le respecter.

A.15.3. Les demandeurs devant le juge *a quo* soutiennent que l'article 49 du TFUE ayant un effet direct dans l'ordre juridique belge, la liberté d'établissement qu'il prévoit peut être invoquée même si la directive 2006/123/CE n'est pas applicable aux services de taxis et n'est pas réservée aux seules personnes morales. Cette liberté est en outre applicable en l'espèce dès lors qu'en raison de la nationalité italienne ou portugaise de deux des parties au litige, la situation sur laquelle il porte ne peut être considérée comme purement interne à l'Etat membre, selon les critères de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne. Ces parties ont, surtout, fait usage du droit à la libre circulation et ont exercé une activité professionnelle dans un autre Etat membre que leur Etat d'origine. Contrairement à ce que soutient la Région de Bruxelles-Capitale devant le juge *a quo*, la circonstance que ces ressortissants résideraient depuis longtemps dans l'Etat d'accueil n'est pas un argument pertinent pour écarter l'application de l'article 49, la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne invoquée par la Région de Bruxelles-Capitale pour défendre ce point de vue ayant trait à une hypothèse ne correspondant pas à celle du présent litige. L'interprétation uniforme des dispositions du droit communautaire constitue en outre un intérêt communautaire certain.

A.15.4. Les demandeurs devant le juge *a quo* invoquent la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne selon laquelle les mesures qui interdisent, gênent ou rendre moins attrayant, même de manière mineure ou potentielle, l'exercice de la liberté de prestation des services et de la liberté d'établissement sont contraires aux dispositions du Traité qui les prévoient, même si elles sont applicables sans distinction de nationalité. Elles ne peuvent être admises qu'à condition qu'elles s'appliquent de manière non discriminatoire, qu'elles se justifient par des raisons impérieuses d'intérêt général, qu'elles soient propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles poursuivent et qu'elles n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre.

Ils soutiennent que les dispositions en cause sont contraires aux dispositions de droit communautaire qu'ils invoquent à un double titre.

D'une part, en ce qu'elles prévoient l'obligation d'obtenir une autorisation régionale, ce qui restreint la liberté d'établissement et la libre prestation de services, même si cette restriction est applicable sans distinction de nationalité. En l'espèce, des demandeurs devant le juge *a quo* (italiens et portugais) exploitent un service de taxis en Belgique, et sont titulaires d'une autorisation pour exercer leur activité sur le territoire de la Région wallonne mais doivent obtenir une autorisation supplémentaire pour pouvoir l'exercer sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

D'autre part, en ce qu'elles prévoient un *numerus clausus* ayant pour objet de limiter le nombre de véhicules pouvant être utilisés, fixé à 1 200 par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 et constituant une restriction préalable à toutes les charges que les exploitants ont à supporter. En l'espèce, ce nombre étant déjà atteint, aucune licence ne peut être délivrée.

A.15.5. Selon les demandeurs devant le juge *a quo*, ces mesures ne peuvent être justifiées que par une raison impérieuse d'intérêt général que l'autorité nationale doit prouver. La simple affirmation de l'utilité publique du service ne suffit donc pas. Elles ne peuvent davantage être justifiées par les objectifs de nature économique invoqués tant par les travaux préparatoires de l'ordonnance en cause, qui se réfèrent à plusieurs reprises à des cas de concurrence déloyale, que par ceux de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis. Le nombre limité des autorisations ne peut non plus être justifié puisque rien n'indique en quoi il serait de nature à améliorer la qualité du service. Rien n'indique non plus en quoi les restrictions en cause seraient, comme l'affirme la Région de Bruxelles-Capitale, de nature à protéger les destinataires des services et les consommateurs. Rien n'explique non plus en quoi les taxis détenant une autorisation délivrée par une autre région ne pourraient pas répondre aux exigences de qualité du service et de sécurité du consommateur. Faute de cahier des charges équivalent, l'exigence de l'autorisation serait en tout état de cause disproportionnée. Même les études scientifiques invoquées par la Région de Bruxelles-Capitale pour justifier le critère de « un taxi pour

1 000 habitants » ne permettent pas d'expliquer en quoi l'ordonnance crée un lien pertinent entre cette restriction et l'objectif de protection du consommateur. Quant à l'objectif de rentabilité de l'exploitation, il est de nature économique et pourrait être atteint par des mesures moins contraignantes.

Dès lors que les mesures critiquées restreignent les libertés invoquées par les demandeurs et ne sont motivées que par des objectifs de nature économique, ils estiment que si la Cour entendait répondre négativement à la question préjudicielle, elle devrait adresser à la Cour de justice de l'Union européenne la question préjudicielle suivante :

« Les articles 49 et 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) s'interprètent-ils en ce sens qu'ils s'opposent à une législation telle 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 qui imposent aux entreprises de services de taxis qui ne sont pas établies dans la Région de Bruxelles-Capitale mais qui disposent d'une autorisation d'exploitation dans leur territoire d'établissement, d'obtenir une autorisation d'exploitation de la Région de Bruxelles-Capitale afin de pouvoir effectuer des courses dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire de celle-ci étant observé que le nombre d'autorisations est par ailleurs limité à 1 200 en vertu de l'article 2 de l'arrêté du 4 septembre 2003 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles et que celles-ci ont déjà toutes été accordées, de sorte que l'accès au marché des courses de taxis sur le territoire de Bruxelles-Capitale leur est en pratique interdit ? ».

A.16.1. Le Gouvernement flamand rappelle que, selon la jurisprudence de la Cour relative à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, celle-ci s'applique dans l'exercice de toutes les compétences régionales. Quant à la liberté du commerce et de l'industrie, elle ne peut être limitée que si cela sert l'intérêt général.

A.16.2. Le Gouvernement flamand soutient que la disposition en cause implique une limitation disproportionnée de l'exploitation d'un service de taxis en empêchant les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée dans une autre région de prêter normalement leurs services. La Constitution attribue des compétences autonomes aux régions et communautés, mais ce régime repose sur une union économique et monétaire. Le Conseil d'Etat décide que les restrictions à la libre circulation des biens entre les composantes de l'Etat sont soumises à des limitations plus sévères que celles pouvant exister entre les Etats membre de l'Union européenne. Les titulaires d'une autorisation délivrée dans une autre région devraient dès lors pouvoir obtenir sans condition la reconnaissance de celle-ci sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, dès lors que cette autorisation a été délivrée conformément aux exigences prévues dans l'autre région. En refusant cette reconnaissance, la Région de Bruxelles-Capitale porte atteinte à la liberté de circulation et à la libre prestation des services, même si la Région est compétente pour adopter des règles propres en matière de services de taxi. La violation de la liberté du commerce et de l'industrie et du principe de proportionnalité conduit à donner une réponse positive à la question préjudicielle.

A.17.1. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement wallon soutient que les critiques des demandeurs devant le juge *a quo* portant sur les dispositions de l'ordonnance limitant selon eux la liberté d'établissement et la libre circulation et relatives aux conditions de délivrance des autorisations, au caractère personnel et inaccessibles de celles-ci ainsi qu'à la limitation de leur nombre excèdent les limites de la question préjudicielle, qui est limitée au seul article 3 de l'ordonnance. Ces critiques ne relèvent pas de la compétence de la Cour.

A.17.2. A supposer néanmoins que la Cour prenne ces critiques en compte, encore devrait-elle constater qu'elles ne sont pas fondées dès lors que la Cour de justice de l'Union européenne juge compatibles avec le TFUE les restrictions à la liberté d'établissement résultant de tels régimes d'autorisation lorsqu'elles sont justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général. Le Gouvernement wallon partage à cet égard l'analyse du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale; il se réfère en outre au règlement 1073/2009 (qui permet de refuser l'autorisation d'opérer des services de transports réguliers d'autocars lorsque cette autorisation menace la viabilité d'un service comparable relevant d'un ou de plusieurs contrats de service public) et à un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 9 mars 2006 suivant un raisonnement analogue en matière de transport par bateau. L'ordonnance en cause poursuit un second objectif impérieux d'intérêt général en ce qu'elle protège le consommateur en assurant la qualité et la régularité des services de taxis. La jurisprudence de la Cour de

justice de l'Union européenne requiert en outre que les restrictions à la liberté d'établissement soient proportionnées, ce qui, en l'espèce, a été établi par des études montrant la nécessité de limiter le nombre de taxis et d'écarter les exploitations irrégulières et celles de la périphérie.

A.17.3. Le Gouvernement wallon soutient encore que les critiques des demandeurs devant le juge *a quo* tirées d'une violation de la libre prestation des services ne tiennent pas compte de ce que s'agissant, en l'espèce, d'un service de taxis, le droit communautaire s'écarter des règles relatives à cette liberté et invite les institutions communautaires à élaborer une politique commune en matière de transports. Faute d'une telle politique en matière de taxis, la compatibilité de la mesure en cause avec le droit communautaire ne peut être contrôlée qu'au regard de la seule liberté d'établissement, comme la Cour de justice de l'Union européenne l'a décidé dans son arrêt du 22 décembre 2010. Il n'y a donc pas lieu de contrôler les dispositions en cause au regard de la liberté de prestation des services.

A.17.4. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale estime que la Cour ne doit pas avoir égard aux développements relatifs au droit européen exposés par les demandeurs devant le juge *a quo*. Ils le sont au nom de deux parties qui ne sont pas régulièrement parties devant ce juge, de sorte que le mémoire a été déposé abusivement en leur nom; le litige ne comporte par ailleurs aucun élément d'extranéité, ce qui a été constaté par le juge *a quo*.

L'argumentation des demandeurs devant le juge *a quo* est, quant au fond, atteinte du même vice de compréhension que celle du Gouvernement flamand en ce qu'elle est fonction d'une disposition abandonnée du projet d'ordonnance et d'une confusion entre la réalisation de courses et l'exploitation d'un service de taxis. Il n'y a, en l'espèce, aucune imbrication des compétences des différentes régions : au contraire, l'exploitation d'un service de taxis sur le territoire bruxellois constitue un tout cohérent, spécifique à la problématique de la mobilité à Bruxelles.

A.17.5. Dans leur mémoire en réponse, les demandeurs devant le juge *a quo* estiment, contrairement au Gouvernement wallon, que le juge ne peut faire abstraction des dispositions de l'ordonnance qui explicitent les modalités de la disposition en cause lorsqu'il contrôle celle-ci au regard des libertés garanties par le droit européen. La limitation du nombre d'autorisations est à cet égard capitale. Ainsi, la rentabilité des opérateurs déjà présents sur le marché justifie que des limitations soient apportées à ces libertés, ainsi que le décident les arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne du 25 octobre 2001 et du 22 décembre 2010. Il en va de même des objectifs de maintien de la paix sociale et de l'économie du pays. Or, c'est un objectif de protection des exploitants qui est invoqué par le législateur ordonnancier bruxellois. Certes, la Cour de justice admet qu'un objectif de protection des consommateurs puisse constituer une raison impérieuse d'intérêt général justifiant ces limitations, mais il faudrait alors démontrer que d'autres moyens moins restrictifs ne pouvaient être employés. Tel n'est pas le cas et c'est même le contraire puisque l'on imagine sans peine qu'un système de libéralisation garantirait mieux la protection des consommateurs qu'un système de *numerus clausus*.

Quant à l'argument tiré des règles et de la jurisprudence relatives aux aides d'Etat, il n'est pas pertinent puisque ces aides sont soumises à des dispositions spécifiques et à une procédure particulière et puisqu'elles peuvent poursuivre un objectif de nature économique; l'on ne peut donc appliquer aux restrictions apportées aux libertés garanties par le droit européen les dispositions et considérations valables pour ces aides. De même, l'on ne peut étendre aux services de taxis des dispositions spécifiques de droit européen dérivé permettant de prendre en compte la viabilité du service public en cause ou l'existence de services réguliers déjà autorisés.

A.17.6. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement flamand estime que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement wallon ne peuvent pas invoquer la circonstance que le service des taxis serait un service public pour justifier l'exigence d'un permis d'exploitation tout en refusant de prendre en compte les permis délivrés par une autre région lorsque le permis est conforme à la réglementation adoptée par celle-ci. Cela impliquerait que cette réglementation aurait moins de valeur que celle de la Région de

Bruxelles-Capitale. Contraindre l'exploitant à retourner à son point de stationnement alors même qu'une deuxième course lui est commandée porte atteinte à la liberté de circulation des services et à la liberté du commerce et de l'industrie et cette atteinte ne peut être justifiée par le caractère de service public des services de taxis. Les arguments du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne justifient ni le refus de prendre en considération les permis d'exploitation délivrés par d'autres autorités régionales ni la proposition de reformuler la question préjudicielle qui est liée à ce refus.

- B -

B.1.1. L'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur dispose :

« 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 ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'autorisation d'exploiter emporte celle de stationner sur n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis et situé sur la voie publique, aux conditions déterminées par le Gouvernement ».

B.1.2. Il résulte de la motivation du jugement *a quo* que l'alinéa 2 de cette disposition n'est pas en cause.

B.2.1. Le Gouvernement wallon conteste la compétence de la Cour en faisant valoir qu'elle n'est pas compétente pour contrôler des dispositions de nature réglementaire. Or, l'interdiction évoquée par les questions préjudicielles découlerait, non pas de la disposition en cause, mais de dispositions réglementaires adoptées par le Gouvernement wallon et par le Gouvernement flamand qui imposent aux chauffeurs de taxis relevant d'un exploitant de taxi autorisé à exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région wallonne ou sur celui de la Région flamande de retourner « à vide » sur le territoire de celle-ci après avoir effectué une course sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans son mémoire en réponse, il conteste en outre la recevabilité des questions préjudicielles en faisant valoir qu'elles donnent de la disposition en cause une interprétation qui est fondée sur la rédaction qu'elle avait dans le projet de décret et qui est manifestement inexacte, le projet ayant ensuite été modifié.

B.2.2. Les objections soulevées par le Gouvernement wallon portent, l'une et l'autre, sur l'interprétation par le juge *a quo* de la disposition législative qu'il soumet au contrôle de la Cour.

Il n'appartient pas aux parties de contester une telle interprétation et, en règle, la Cour est tenue de la prendre en considération.

Les exceptions ne sont pas fondées.

B.2.3. Dans son mémoire en réponse, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale conteste la recevabilité du mémoire des demandeurs devant le juge *a quo* en ce qu'il est introduit par deux d'entre eux dont l'intervention aurait été rejetée par le juge *a quo*.

B.2.4. L'article 87, § 1er, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle dispose :

« Lorsque la Cour constitutionnelle statue, à titre préjudiciel, sur les questions visées à l'article 26, toute personne justifiant d'un intérêt dans la cause devant la juridiction qui ordonne le renvoi, peut adresser un mémoire à la Cour dans les trente jours de la publication prescrite par l'article 74. Elle est, de ce fait, réputée partie au litige ».

La circonstance que l'intervention des intéressés devant le juge *a quo* n'aurait pas été admise n'est pas de nature à leur interdire d'introduire un mémoire devant la Cour, cette faculté n'étant subordonnée qu'à la condition de leur intérêt. En l'espèce, leur intérêt peut être déduit de ce que la situation dans laquelle ils se trouvent est analogue à celle des demandeurs devant le juge *a quo*.

Quant à la première question préjudicielle

B.3.1. Le juge *a quo* demande à la Cour si la disposition en cause viole l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles si elle est interprétée comme ne permettant pas aux exploitants de taxis disposant d'une autorisation délivrée en vertu des réglementations régionales flamande ou wallonne d'effectuer des courses dont le point de départ et le point d'arrivée se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale lorsque le véhicule s'y trouve déjà, alors pourtant qu'aucun accord de coopération préalable n'a été conclu entre les régions.

B.3.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soutient que la question préjudicielle doit, compte tenu de l'objet du litige soumis au juge *a quo*, être reformulée pour indiquer qu'il s'agit non pas d'effectuer des courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale mais d'y exploiter, en fait, un service de taxis sans y être autorisé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

B.3.3. Il n'appartient pas aux parties de reformuler les questions préjudicielles que le juge adresse à la Cour. Par ailleurs, il apparaît, d'une part, du libellé de la question qu'en se référant à l'article 92bis, § 2, le juge *a quo* vise les « services de taxis » auxquels cette disposition se réfère et, d'autre part, de la motivation du jugement *a quo* que le litige porte sur l'absence d'autorisation d'exploitation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

B.4. La loi spéciale du 8 août 1988 a introduit dans la loi spéciale du 8 août 1980 un article 92bis dont le paragraphe 2 dispose que les régions « concluent en tout cas des accords de coopération pour le règlement des questions relatives : [...] c) aux services de transport en commun urbains et vicinaux et services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région ».

B.5. Dès lors que l'absence de coopération dans une matière pour laquelle le législateur spécial prévoit une coopération obligatoire n'est pas compatible avec le principe de proportionnalité propre à tout exercice de compétence, la Cour peut vérifier le respect de l'obligation de conclure des accords de coopération, contenue à l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980.

B.6.1. La coopération rendue obligatoire par l'article 92*bis*, § 2, c), a été justifiée comme suit dans les travaux préparatoires de la loi spéciale du 8 août 1988 :

« Le projet fixe le cadre légal permettant une coopération entre les autorités nationales, les Communautés et les Régions, y compris le maintien éventuel, la création et la gestion conjointe de services et d'institutions.

Vu la nature des matières, une collaboration s'impose en tout cas dans le domaine des voies transfrontalières, des voies d'eau, des forêts, des transports urbains et vicinaux et des normes communes » (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 30).

B.6.2. La section de législation du Conseil d'Etat a considéré, dans son avis sur l'avant-projet d'ordonnance « modifiant et complétant la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis », que :

« en tant que l'ordonnance en projet se borne à organiser le transport rémunéré de personnes par taxis, au départ d'un point de stationnement sur la voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situent sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le texte ne règle manifestement pas des 'services de taxis qui s'étendent au territoire de plus d'une Région ' » (avis L.21.739/9 du 23 décembre 1992).

La section de législation du Conseil d'Etat a, en effet, précisé que l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles exige seulement un accord de coopération pour le règlement des questions relatives, non pas aux courses, mais aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région. Cette disposition s'oppose ainsi à ce qu'une autorité régionale prenne unilatéralement des dispositions ayant spécifiquement pour objet ou pour effet de régler des questions relatives à l'exercice, sur le territoire d'une région, des activités de services de taxis exploités au départ d'endroits qui ne sont pas situés sur le territoire de cette région (*Doc. parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° 368/1, p. 44).

B.7.1. Il ressort du texte de l'article 3 de l'ordonnance en cause qu'une autorisation est requise pour l'exploitation de services de taxis dont le point de départ pour l'utilisateur est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette disposition n'empêche cependant pas que les véhicules relevant des services de taxis disposant d'une autorisation d'exploitation délivrée sur la base de la réglementation flamande ou de la réglementation wallonne puissent poursuivre leurs courses sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou y pénétrer lorsqu'ils y sont appelés, sans qu'une autorisation de cette Région soit requise à cette fin (*Doc. parl.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/1, pp. 5 et 6). C'est au juge qu'il appartient de vérifier si, ce faisant, les exploitants restent dans les limites ainsi imparties ou si, en s'écartant pour exploiter un service de taxi sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ils enfreignent les dispositions de l'ordonnance en cause.

B.7.2. Il convient par ailleurs de considérer que le critère utilisé par les auteurs de l'ordonnance, à savoir le point de départ du service de taxi, constitue un critère de rattachement pertinent, permettant de localiser la matière réglée par cette ordonnance dans la sphère de compétence territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale.

B.7.3. La première question préjudicielle appelle une réponse négative.

Quant à la seconde question préjudicielle

B.8.1. Le juge *a quo* demande si la disposition en cause viole les principes de la libre circulation des personnes, biens et services et capitaux, la liberté du commerce et de l'industrie et le principe de l'union économique et monétaire. Il se réfère ainsi à l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui est applicable à la Région de Bruxelles-Capitale en vertu de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

B.8.2. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale demande la reformulation de la question préjudicielle pour les raisons indiquées en B.3.2. Il n'y a pas lieu de faire droit à cette demande, pour les motifs indiqués en B.3.3.

B.8.3. Le Gouvernement wallon estime que la Cour n'est pas compétente pour connaître des griefs tirés de la violation de règles du droit européen adressés par les demandeurs devant le juge *a quo* à d'autres dispositions de l'ordonnance en cause que celle visée par la question préjudicielle.

Il est vrai que ni les parties, ni la Cour ne peuvent étendre la question préjudicielle à des dispositions qui ne sont pas visées par celle-ci. Cependant, tant les griefs avancés par les parties que la motivation de l'arrêt peuvent conduire à prendre en compte d'autres dispositions que celles visées par la question préjudicielle pour procéder à l'examen de ces dernières.

B.8.4. Pour les motifs indiqués en B.7.1 et B.7.2, la disposition en cause ne porte pas atteinte aux règles énoncées en B.8.1. Il en est d'autant plus ainsi que contrairement aux services de location de voitures avec chauffeur, les services de taxis sont des services d'utilité publique qu'il convient d'intégrer dans des mesures portant sur la régulation et la coordination des transports.

B.9.1. Dans leur mémoire, les demandeurs devant le juge *a quo* souhaitent que, si elle répond négativement à la question préjudicielle, la Cour interroge à titre préjudiciel la Cour de justice de l'Union européenne sur l'interprétation des articles 49 et 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

B.9.2. L'article 267 du TFUE dispose :

«La Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer, à titre préjudiciel :

- a) sur l'interprétation des traités,
- b) sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions, organes ou organismes de l'Union.

Lorsqu'une telle question est soulevée devant une juridiction d'un des Etats membres, cette juridiction peut, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement, demander à la Cour de statuer sur cette question.

Lorsqu'une telle question est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, cette juridiction est tenue de saisir la Cour.

Si une telle question est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale concernant une personne détenue, la Cour statue dans les plus brefs délais ».

B.9.3. L'obligation inscrite au troisième alinéa de cette disposition ne s'applique pas, dans les cas où n'est en cause que l'interprétation d'une norme de l'Union européenne, si cette juridiction nationale « [a] constaté que la question soulevée n'est pas pertinente ou que la disposition communautaire en cause a déjà fait l'objet d'une interprétation de la part de la Cour ou que l'application correcte du droit communautaire s'impose avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable » (CJCE, 6 octobre 1982, C-283/81, *CILFIT*, point 21).

B.10.1. Il résulte de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne que des restrictions à la libre prestation des services garantie par l'article 56 du TFUE, qui découlent de mesures indistinctement applicables aux nationaux et aux ressortissants de l'Union européenne, peuvent être acceptées si elles sont justifiées par des raisons impérieuses d'intérêt général, si elles sont propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles visent et si elles ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre. Il est requis, en outre, que les restrictions fondées sur de tels motifs et sur la nécessité de prévenir les troubles à l'ordre social soient propres à garantir la réalisation desdits objectifs (CJCE, 21 octobre 1999, C-67/98, *Zenatti*; 24 mars 1992, C-275/92, *Schindler*; 21 septembre 1999, C-124/97, *Läärä*; 11 septembre 2003, C-6/01, *Anomar*).

B.10.2. Les dispositions du TFUE sont cependant de nature à tempérer ces exigences dès lors que l'article 58 soustrait les services de transport aux dispositions garantissant la libre prestation des services et que les articles 92 et 93 dudit Traité prévoient :

« Article 92.

Jusqu'à l'établissement des dispositions visées à l'article 91, paragraphe 1, et sauf adoption à l'unanimité par le Conseil d'une mesure accordant une dérogation, aucun des Etats membres ne peut rendre moins favorables, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres Etats membres par rapport aux transporteurs nationaux, les dispositions diverses régissant la matière au 1er janvier 1958 ou, pour les Etats adhérents, à la date de leur adhésion.

Article 93.

Sont compatibles avec les traités les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public ».

B.10.3. En ce qui concerne la liberté d'établissement, l'article 49 du TFUE s'oppose à toute entrave discriminatoire en raison de la nationalité ou du siège de l'entreprise au libre exercice de cette liberté sur le territoire d'un autre Etat membre, sauf pour ce dernier à démontrer que cette entrave poursuit de manière pertinente et proportionnée un objectif lié à l'ordre public, la sécurité publique ou la santé publique (article 52 du TFUE).

Ce même article prohibe également toute législation indistinctement applicable dans la mesure où elle est susceptible de gêner ou de rendre moins attrayant l'exercice de la liberté d'établissement, sauf si cette mesure poursuit, de manière pertinente et proportionnée, un objectif légitime compatible avec le Traité et se justifie par des raisons impérieuses d'intérêt général (CJCE, 31 mars 1993, C-19/92, *Kraus*, point 32; CJCE, 30 novembre 1995, C-55/94, *Gebhard*, point 37; CJCE, 6 novembre 2003, précité, point 65).

Pour être jugées compatibles avec l'article 49 du TFUE, les mesures restrictives fondées sur de tels motifs doivent encore être propres à garantir la réalisation des objectifs visés et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour les atteindre (CJCE, 21 octobre 1999, précité, point 31; CJUE, 8 juillet 2010, C-447/08 et C-448/08, affaires jointes *Otto Sjöberg* et *Anders Gardin*, point 36).

Il apparaît par ailleurs de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne que cette liberté ne peut être invoquée sur la seule base de la nationalité d'un justiciable, lorsque celui-ci réside dans l'Etat d'accueil depuis un temps suffisant (CJCE, 16 décembre 2004, C-293-03, Gregorio My). Rien n'indique, en l'espèce, que tel ne serait pas le cas.

B.11.1. Compte tenu de ces différentes exigences, le législateur ordonnancier 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 ordonnancier 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.

B.12. La seconde question préjudicielle appelle une réponse négative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article 3, alinéa 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 ne viole ni l'article 92*bis*, § 2, c), ni l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui sont applicables à la Région de Bruxelles-Capitale en vertu des articles 4 et 42 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

Ainsi prononcé en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, à l'audience publique du 8 mars 2012.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

R. Henneuse