



Cour constitutionnelle

**Arrêt n° 60/2022
du 21 avril 2022
Numéro du rôle : 7742**

En cause : la demande de suspension de l'article 34*bis* 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 », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021 « insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur », introduite par Taoufik Azouz et autres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents P. Nihoul et L. Lavrysen, des juges T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, Y. Kherbache, T. Detienne, S. de Bethune et E. Bribosia, et, conformément à l'article 60*bis* de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, de la juge émérite R. Leysen, assistée du greffier F. Meersschaut, présidée par le président P. Nihoul,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. Objet de la demande et procédure

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 26 janvier 2022 et parvenue au greffe le 27 janvier 2022, une demande de suspension de l'article 34*bis* 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 », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021 « insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (publiée au *Moniteur belge* du 24 décembre 2021), a été introduite par Taoufik Azouz, la SRL « El Mahi Cars », la SRL « S BROTHERS COMPANY », Mohamed Jerdioui, la SRL « AHNIFI & CO », Tomasz Klimczyk, Fraterne Kabiligi, la SRL « YASTRADE TRANSPORT », Nourddine Sayer, la SRL « ILY GROUP », la SPRL « QAOUD GROUP », la SRL « AIT & B », Jean Dzuko, la SRL « TNH SERVICES », Adam El Hammouchi, la SC « N.S.B SERVICES », Samir Boukamza, la SRL « SAMSERVICE », Kodjo Atsrika, la SRL « SB LIMO », la SPRL « NBB-CONSULTING », la SRL « RMA PROJECT », la SPRL « HMD TRANSPORT », la SCS « TRANSPORT FALCON », la SRL « BOUN'S & CO », la

SPRL « NMS TRANSPORT », la SPRL « K2 POINT », la SRL « MEDIA CONNECT SERVICES », la SPRL « LYNATRANSPORT », la SPRL « LUXOR LIMO », la SRL « DRIVMIIZ », Abdel-Karim Daimoussi, la SPRL « Amir Company », la SRL « MY FACILE CLEAN », la SRL « AMIRA TRANSPORT », la SPRL « KARIZ », la SPRL « MOBAK » et la SRL « CJI TRANS », assistés et représentés par Me C. Dony, avocat au barreau du Brabant wallon.

Par la même requête, les parties requérantes demandent également l'annulation de la même disposition ordonnancière.

Par ordonnance du 2 février 2022, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs T. Detienne et R. Leysen, a :

- fixé l'audience pour les débats sur la demande de suspension au 23 février 2022;
- invité les parties requérantes à apporter, pour le 17 février 2022 au plus tard, la preuve de ce qu'elles affirment au point 26 de leur requête, à savoir qu'une partie d'entre elles ont bien obtenu une autorisation d'exploiter un service LVC à la suite de l'introduction d'une demande postérieure au 15 janvier 2021, et à adresser une copie de ce document par courriel au greffe de la Cour (griffie@const-court.be) dans le même délai;
- invité les autorités visées à l'article 76, § 4, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle à introduire, le 17 février 2022 au plus tard, leurs observations écrites éventuelles sous la forme d'un mémoire et à adresser, dans le même délai, une copie de ces observations écrites, et des pièces y annexées, aux parties requérantes, ainsi que, par courriel, au greffe de la Cour (griffie@const-court.be).

Des observations écrites ont été introduites par :

- les parties requérantes;
- le président du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, assistés et représentés par Me F. De Muynck, avocat au barreau de Bruxelles.

À l'audience publique du 23 février 2022 :

- ont comparu :
 - . Me C. Dony, pour les parties requérantes;
 - . Me F. De Muynck, pour le président du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
- les juges-rapporteurs T. Detienne et R. Leysen ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;

- l'affaire a été mise en délibéré.

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

II. *En droit*

- A -

Quant à la recevabilité

A.1. Les parties requérantes sont soit des chauffeurs indépendants (dix d'entre elles) soit des entreprises (vingt-huit d'entre elles), et ont toutes introduit une demande d'autorisation d'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur (ci-après : service LVC) faisant usage de plateformes électroniques de réservation. Du fait qu'elles ont introduit leur demande d'autorisation après le 15 janvier 2021, aucune d'entre elles ne peut bénéficier du régime dérogatoire instauré par l'ordonnance du 10 décembre 2021 « insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (ci-après : l'ordonnance du 10 décembre 2021), de sorte qu'elles sont affectées dans l'exercice de leur activité professionnelle. Dès lors, elles estiment qu'elles justifient d'un intérêt personnel à agir.

A.2. Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (ci-après : les parties adverses) contestent à titre principal l'intérêt à agir de toutes les parties requérantes.

D'une part, les parties requérantes qui sont des personnes morales ne peuvent être concernées par l'ordonnance du 10 décembre 2021, et plus particulièrement en ce qu'elle insère l'article 34*bis*, nouveau, dans l'ordonnance du 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (ci-après : l'ordonnance du 27 avril 1995), puisqu'elle vise exclusivement les chauffeurs.

D'autre part, aucune des parties requérantes personnes physiques ne démontre, dans son dossier, sa qualité de chauffeur. En ce qui concerne celles qui ont introduit leur demande d'autorisation avant le 15 janvier 2021, l'intérêt est inexistant, puisqu'elles satisfont en principe aux conditions pour pouvoir bénéficier du régime dérogatoire et transitoire contesté. Telle est la situation des deuxième, sixième, vingt-huitième et trente-sixième parties requérantes, mais également de la douzième partie requérante, qui, contrairement à ce qui ressort de la requête, a introduit sa demande d'autorisation le 26 février 2020, soit avant la date-pivot qui fait grief. En ce qui concerne les parties requérantes ayant introduit une demande d'autorisation après le 15 janvier 2021, les parties adverses relèvent qu'aucune de ces parties n'a obtenu cette autorisation. Or, il s'agit de la première condition pour bénéficier du régime dérogatoire et transitoire mis en place par l'article 34*bis*, nouveau, de l'ordonnance du 27 avril 1995.

Pour ces raisons, les parties adverses soutiennent que la demande de suspension est irrecevable.

Quant au caractère sérieux du moyen unique

A.3.1. Les parties requérantes prennent un moyen unique de la violation, par l'article 34*bis*, 1°, nouveau, de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, des articles 10 et 11 de la Constitution et de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus en combinaison avec la liberté de commerce et d'industrie, avec la libre prestation des services, avec la liberté d'entreprendre, avec les articles II.3, II.4 et III.13 du Code de droit économique et avec l'article 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Les parties requérantes soutiennent que l'ordonnance attaquée introduit une discrimination entre, d'une part, les chauffeurs et entreprises LVC qui possèdent déjà une autorisation et ceux qui ont introduit une demande d'autorisation au plus tard le 15 janvier 2021 et, d'autre part, les chauffeurs et entreprises LVC qui ont introduit une telle demande après cette date. Si les

personnes relevant de la première catégorie peuvent poursuivre leurs activités grâce aux plateformes de réservation électroniques comme UberX, celles qui relèvent de la seconde catégorie n'ont pas cette possibilité.

A.3.2. Les catégories de personnes susmentionnées sont comparables, selon les parties requérantes, puisqu'elles concernent des personnes qui tirent leurs ressources de l'activité LVC sur le territoire de Bruxelles-Capitale. Par ailleurs, le critère de la date-pivot du 15 janvier 2021 est objectif.

A.3.3. Les parties requérantes relèvent que le régime transitoire dérogatoire institué par l'ordonnance 10 décembre 2021, a pour but de permettre aux chauffeurs et entreprises LVC de reprendre immédiatement le travail en utilisant des plateformes électroniques de réservation. Par ce régime transitoire, le législateur ordonnancier visait à aménager en urgence une situation provisoire pour éviter ce qu'il jugeait être une « catastrophe humaine et sociale », en attendant l'adoption du « Plan taxi » qui devait régler l'ensemble de la problématique à l'été 2022. Il est par conséquent contradictoire d'exclure certains chauffeurs de ce régime.

A.3.4. Selon les parties requérantes, le législateur ordonnancier ne justifie pas raisonnablement l'exclusion de certains chauffeurs du nouveau régime, alors que les services prestés sont identiques. La seule justification qui ressort des travaux préparatoires tient dans la présomption que les chauffeurs et entreprises qui ont introduit une demande d'autorisation après le 15 janvier 2021 seraient de mauvaise foi s'ils comptaient pouvoir faire usage d'une plateforme électronique de réservation via un smartphone. Les parties requérantes réfutent cette affirmation, qu'elles jugent purement arbitraire, puisqu'à cette date, il était impossible pour les chauffeurs concernés de connaître avec certitude l'issue de l'appréciation juridique relative à l'utilisation de telles plateformes. En effet, si la Cour d'appel de Bruxelles a bien rendu à cette date un arrêt interlocutoire concluant au caractère frauduleux de telles constructions juridiques, elle a cependant posé deux questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle et a sursis à statuer dans l'attente de la réponse de la Cour. Ces dernières étant toujours pendantes, il est impossible de prédire quel sera le sort à réserver à l'utilisation desdites plateformes. Par ailleurs, les parties requérantes insistent sur le fait que les services de la Région de Bruxelles-Capitale ont continué à traiter les demandes d'autorisation bien après la date du 15 janvier 2021 et ont même expressément déclaré, dans leur correspondance, que l'utilisation de plateformes via des smartphones était autorisée. Sauf à considérer que l'administration elle-même était de mauvaise foi, ce qui n'est pas sérieux, le choix de la date-pivot est dénué de toute pertinence.

A.3.5. Enfin, les parties requérantes estiment que la différence de traitement dénoncée est en tout état de cause disproportionnée aux buts poursuivis. Il s'agit en réalité d'un procès d'intention envers les chauffeurs exclus et non d'une mesure justifiée par l'intérêt général. L'atteinte à l'activité professionnelle de ces chauffeurs et entreprises, à savoir la contrainte de renoncer ou de cesser toute activité, est sans commune mesure avec le but recherché, d'autant qu'elle heurte frontalement la liberté de commerce et d'industrie des chauffeurs visés. C'est d'autant plus le cas que des mesures alternatives existaient en ce qui concerne la date-pivot du 15 janvier 2021. Premièrement, une autre date plus pertinente aurait pu être privilégiée. C'est ce qui ressort de la critique formulée par la section de législation du Conseil d'État, qui privilégie la date à laquelle la Cour d'appel de Bruxelles a rendu ses récents arrêts, à savoir le 23 novembre 2021. Ce choix a également fait l'objet d'un amendement à la proposition d'ordonnance, malheureusement rejeté. Deuxièmement, le législateur ordonnancier aurait simplement pu supprimer l'idée d'une date-pivot, comme cela a été proposé par un amendement, également rejeté, d'autant que la Cour constitutionnelle n'a pas encore statué sur les questions préjudicielles posées. Troisièmement, la date de la désactivation de l'application UberX, à savoir le 26 novembre 2021, aurait pu être pertinente, puisque c'est cet événement qui a poussé la Région de Bruxelles-Capitale à mettre en place ce régime dérogatoire d'urgence. Cette date a également été mentionnée dans l'avis du Conseil d'État.

A.4.1. Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soutiennent que la fixation de la date-pivot est à la fois objective, pertinente et justifiée eu égard à l'objectif du législateur de ne faire bénéficier du régime transitoire et dérogatoire que les chauffeurs de bonne foi.

A.4.2. Cette date a été jugée plus pertinente que celle du 23 novembre 2021, puisqu'elle constitue un moment décisif et largement médiatisé à partir duquel tout demandeur d'une autorisation LVC savait, ou aurait dû savoir, que le système organisé par les plateformes telles qu'UberX constituait une fraude à la loi. Par ailleurs, l'arrêt du 23 novembre 2021, dont les parties requérantes font grand cas, n'est pas plus clair que celui du 15 janvier de la

même année, puisqu'il s'y réfère. Les parties adverses reconnaissent uniquement que l'arrêt de novembre a été suivi d'un effet plus important, dès lors qu'il était assorti d'une injonction de cessation sous astreintes.

A.4.3. La Région de Bruxelles-Capitale devait en réalité concilier deux impératifs, à savoir, d'une part, le respect du cadre légal en vigueur et, d'autre part, le souci de ne pas laisser certains chauffeurs sans ressources tirées de leur profession. Selon les parties adverses, l'arbitrage qui a été effectué entre ces deux intérêts est pondéré, puisqu'il soulage les personnes privées de revenus tout en écartant les chauffeurs de mauvaise foi. Il n'a en effet jamais été question de permettre aux nouveaux acteurs sur le marché de se livrer à une activité illégale. La mesure est par ailleurs proportionnée, puisqu'elle vise réellement les personnes lésées. En effet, les autres personnes ne peuvent faire valoir un véritable préjudice financier car soit elles désirent arriver sur le marché, auquel cas elles n'ont pas encore tiré de revenus de l'activité qu'elles entendent mener, soit elles pratiquaient déjà sans autorisation, auquel cas leurs revenus étaient clairement illicites.

A.4.4. En outre, les parties adverses soulignent que le moyen manque de sérieux, puisque les catégories qui sont mises en avant par les parties requérantes ne sont pas comparables. Les chauffeurs de bonne foi et les chauffeurs de mauvaise foi ne peuvent en effet pas faire valoir les mêmes intérêts. C'est d'autant plus le cas que, suite à la demande de la Cour d'obtenir la preuve de l'octroi d'autorisations après le 15 janvier 2021, force est de constater que, par leur grief, les parties requérantes cherchent en réalité à comparer des chauffeurs dûment autorisés à effectuer des services LVC et des chauffeurs non autorisés.

A.4.5. Enfin, les parties adverses notent que les parties requérantes insistent sur l'attitude de l'administration régionale après la date-pivot, qui aurait confirmé la légalité de l'utilisation des plateformes. Il convient de nuancer cette affirmation. La communication de l'administration, qui est jointe par les parties requérantes, mentionnait certes que l'utilisation du smartphone n'était pas illégale en soi, mais elle insistait également sur le rappel des autres conditions liées aux services LVC (à savoir l'existence d'un contrat préalable, une course de minimum trois heures et un prix de minimum 90 euros) qui sont *a priori* difficilement conciliables avec la façon dont fonctionne une plateforme telle qu'UberX.

Quant au risque de préjudice grave et difficilement réparable

A.5.1. Les parties requérantes soulignent qu'elles ont toutes introduit, en application de l'ordonnance du 27 avril 1995, une demande d'autorisation pour pouvoir effectuer des prestations LVC sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces demandes ont suivi la procédure administrative ordinaire. Certaines parties requérantes ont obtenu une autorisation et, en ce qui concerne les autres parties requérantes, il ne manque plus que la signature du ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale pour qu'elles puissent démarrer (ou poursuivre) leur activité. Ces dernières estiment qu'au moment où elles ont introduit ces demandes, elles n'auraient pu se douter que la Région de Bruxelles-Capitale les priverait, quelques mois plus tard, de la possibilité d'exercer leur activité professionnelle.

L'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, qui les exclut du bénéfice du régime dérogatoire qu'il met en place, emporte donc un risque de préjudice grave difficilement réparable pour les parties requérantes, puisqu'il les prive de travail et de ressources professionnelles jusqu'au 22 juillet 2022 au plus tôt, date qui correspond à l'adoption projetée de l'hypothétique « Plan taxi ». Il est clair qu'une telle situation compromet gravement la survie à court terme des entreprises concernées. À la perte de revenus s'ajoute par ailleurs l'impossibilité, pour la plupart des parties requérantes, d'exploiter des véhicules dont le coût est particulièrement important, puisqu'il comprend le prix d'acquisition, l'entretien, les taxes, les divers autres frais et la perte de valeur. Les parties requérantes rappellent en effet que, selon les règles en vigueur, chaque véhicule LVC ne peut avoir plus de sept ans. À titre d'illustration, les parties requérantes mettent en avant la situation concrète de l'une d'entre elles, qui chiffre ses pertes à plusieurs dizaines de milliers d'euros, auxquelles il faut ajouter des frais fixes de plus de mille euros par mois.

Enfin, les parties requérantes rappellent que l'exploitation d'une activité LVC sans autorisation les expose à de lourdes sanctions pénales et administratives, en application des articles 35 et 36 de l'ordonnance du 27 avril 1995.

A.5.2. Les parties requérantes soulignent enfin que la jurisprudence de la Cour reconnaît de longue date que le risque pour une entreprise que la poursuite de ses activités soit gravement hypothéquée constitue un risque de préjudice grave et difficilement réparable. Il en va de même du fait d'être privé immédiatement ou à tout moment de son activité professionnelle ou de subir une interdiction professionnelle. Au surplus, les parties requérantes notent le fait que le législateur ordonnancier a lui-même reconnu l'existence d'un préjudice grave à la suite de la décision unilatérale d'Uber de désactiver sa plateforme électronique UberX.

A.6. À la demande de la Cour, qui a invité les parties requérantes à apporter la preuve que plusieurs d'entre elles détenaient une autorisation LVC ayant fait l'objet d'une demande introduite après le 15 janvier 2021, les parties requérantes répondent par la négative. Toutefois, si aucune des parties requérantes n'a pu obtenir d'autorisation relative à une demande postérieure à cette date-pivot, c'est parce que ces demandes sont bloquées au stade de la signature du Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale. Celles-ci relèvent que le blocage, qui persiste alors que toutes les conditions ont été remplies et que l'administration régionale a confirmé le caractère complet des dossiers, que les numéros de plaquettes d'identification ont été communiqués et que les véhicules ont été vérifiés par les agents-contrôleurs, a été dénoncé et débattu au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les parties requérantes déplorent ce refus systématique d'octroi des autorisations demandées après le 15 janvier 2021, qui n'est aucunement justifié, dès lors que les chauffeurs et entreprises LVC peuvent toujours proposer un service de limousine « classique » sans faire usage de plateformes électroniques de réservation. Enfin, les parties requérantes constatent que le Ministre-Président n'a jamais répondu clairement à ces interrogations, soulevées notamment par le Parlement.

A.7. Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale soulèvent l'absence d'un risque de préjudice grave difficilement réparable. De manière générale, ils relèvent que les préjudices allégués sont exclusivement de nature financière et qu'aucune partie requérante n'apporte la preuve de ceux-ci. Les cinquième, vingt-troisième et vingt-septième parties requérantes ont effectué leur demande après la désactivation de la plateforme UberX, de sorte que leur demande ne saurait être considérée comme recevable. Quant à la vingt-neuvième partie requérante, qui est la seule à apporter un grand nombre de justificatifs à l'appui de son préjudice financier, les parties requérantes notent qu'au vu de son but statutaire, qui va bien au-delà de la location de voiture avec chauffeur, on ne peut raisonnablement estimer que l'effet de l'ordonnance 10 décembre 2021 viendrait hypothéquer son activité professionnelle dans son ensemble. L'attestation sur l'honneur qui, selon cette partie requérante, est censée démontrer cette réalité est de plus sujette à caution. Enfin, en ce qui concerne toutes les autres parties requérantes, rien dans les quelques pièces justificatives présentées en vrac dans le dossier ne permet d'attester que les sommes visées sont le produit de services LVC rendus sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Quant au maintien des effets

A.8. À titre subsidiaire, si la Cour devait suspendre l'intégralité de la disposition attaquée et non uniquement la date-pivot qui fait grief, les parties requérantes sollicitent le maintien des effets, puisqu'il serait paradoxal de supprimer le régime transitoire en tant que tel pour son seul caractère discriminatoire. Dans ce cas, les parties requérantes demandent à la Cour d'accorder un délai d'un mois à la Région de Bruxelles-Capitale pour que celle-ci adopte une nouvelle ordonnance.

A.9. Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale font part de leur perplexité quant à la demande des parties requérantes de maintenir les effets de l'ordonnance attaquée, puisqu'une telle demande ne présente aucun intérêt pour elles. Cette demande est par ailleurs en contradiction avec l'existence d'un éventuel risque de préjudice grave difficilement réparable.

En tout état de cause et à titre infiniment subsidiaire, les parties adverses demandent également le maintien des effets de la disposition attaquée si celle-ci devait être suspendue.

Enfin, les parties adverses estiment que la demande d'injonction au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale doit être rejetée, puisqu'elle ne relève pas de la compétence de la Cour et qu'elle est manifestement contraire au principe de la séparation des pouvoirs.

- B -

Quant à la disposition attaquée

B.1.1. Le recours en annulation et la demande de suspension portent sur l'article 34*bis* 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 » (ci-après : l'ordonnance du 27 avril 1995), tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 10 décembre 2021 « insérant un régime dérogatoire transitoire dans l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (ci-après : l'ordonnance du 10 décembre 2021).

B.1.2. L'ordonnance du 27 avril 1995 établit, en ce qui concerne le transport de personnes à Bruxelles, une distinction entre, d'une part, les services de taxis et, d'autre part, les services de location de voitures avec chauffeur (ci-après : services LVC), qui sont soumis à un régime juridique distinct. La disposition attaquée porte uniquement sur les services LVC, qui sont définis à l'article 2, 2^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995 comme étant « tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance ».

B.1.3. L'ordonnance du 10 décembre 2021 fait suite à la cessation, par la société à responsabilité limitée de droit néerlandais « Uber BV », de la plateforme électronique UberX, qui permet aux titulaires d'une autorisation LVC d'entrer en contact avec des passagers grâce à cette plateforme. Cette cessation faisait suite à un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 23 novembre 2021, par lequel la Cour d'appel, siégeant en degré d'appel comme juge des saisies, a constaté qu'« Uber BV » et « Uber International BV » avaient enfreint l'ordre de cessation imposé par jugement par le président du Tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles du 23 septembre 2015, en confiant des trajets de taxi rémunérés via la plateforme UberX à des chauffeurs ne disposant que d'une autorisation LVC et non d'une autorisation au sens de l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995. Par un arrêt du 23 novembre 2021, la Cour

d'appel a fixé les astreintes encourues sur la base de l'infraction à l'ordre de cessation précité, imposé par jugement du 23 septembre 2015.

B.1.4. En ce qui concerne l'objectif poursuivi par l'ordonnance du 10 décembre 2021, les travaux préparatoires mentionnent :

« Le Gouvernement bruxellois a trouvé, ce 25 novembre 2021, un accord sur la réforme du secteur des services de transport rémunéré de personnes, qui s'inscrit dans l'accord de gouvernement entendant développer des solutions de mobilité pour tous.

Hasard du calendrier, la Cour d'appel de Bruxelles a rendu, ce 23 novembre 2021, un arrêt qui s'inscrit dans le cadre de la saga judiciaire opposant depuis de nombreuses années les secteurs du taxi et de la location de voitures avec chauffeur (ci-après : ' LVC ').

À la suite du prononcé de cet arrêt, la société Uber a décidé de rendre sa plateforme UberX inaccessible, à dater de ce 26 novembre, aux titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de LVC délivrée par la Région bruxelloise.

Cette décision unilatérale d'Uber met en grande difficulté les exploitants qui dépendent de cette plateforme pour gagner leur vie. Ceux-ci expriment, depuis l'annonce d'Uber, leur mécontentement en bloquant quotidiennement d'importants axes de circulation sur le territoire régional.

Dès lors que la réforme sur laquelle le Gouvernement s'est accordé ce 25 novembre ne pourra entrer en vigueur que dans quelques mois au plus tôt, il est indispensable et urgent d'aménager une situation provisoire permettant à Uber de revenir sur sa décision et d'ainsi permettre à nouveau aux exploitants concernés de travailler. C'est l'objet de la présente proposition d'ordonnance modificative » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/1, pp. 1-2).

B.1.5. L'article 34*bis*, attaqué, de l'ordonnance du 27 avril 1995 dispose :

« Le régime dérogatoire transitoire prévu au présent chapitre est mis en place exclusivement pour les chauffeurs qui répondent à l'ensemble des conditions suivantes :

1° être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante, en qualité de chauffeur;

2° travailler à titre principal, pour l'exploitant-chauffeur, ou au minimum vingt heures par semaine, pour le chauffeur non exploitant, comme chauffeur du véhicule ou de l'un des véhicules identifiés dans l'autorisation visée au 1°».

B.1.6. Ce régime transitoire permet exceptionnellement aux chauffeurs qui sont titulaires d'une autorisation d'exploitation d'un service LVC demandée au plus tard le 15 janvier 2021 ou qui travaillent en qualité de chauffeur pour le titulaire d'une telle autorisation de fournir des services de taxis moyennant réservation au moyen d'une plateforme électronique, sans devoir satisfaire à certaines conditions qui s'appliquent à l'exploitation d'un service de taxi et sans pouvoir être qualifiés de services de taxis. Ils ne peuvent utiliser la dénomination « taxi » et ne peuvent occuper les emplacements réservés aux taxis (article 34^{quater} de l'ordonnance du 10 décembre 2021). Ce régime transitoire est applicable jusqu'au 22 juillet 2022, à moins que le Gouvernement, au plus tard à cette date, décide de prolonger l'application de ce régime d'au maximum trois mois. Cette décision de prolongation ne peut être prise qu'une seule fois (article 34^{ter} de l'ordonnance du 10 décembre 2021).

B.1.7. En ordre principal, les parties requérantes demandent uniquement la suspension de la référence, contenue dans l'article 34^{bis} de l'ordonnance du 27 avril 1995, à la date du 15 janvier 2021. Elles demandent en ordre subsidiaire la suspension de tout l'article, mais avec maintien des effets jusqu'à ce que le législateur ordonnancier adopte de nouvelles règles.

B.1.8. En ce qui concerne la formulation de la disposition attaquée, il convient d'observer que le texte néerlandais n'est pas univoque. S'il apparaît clairement du texte français que l'autorisation LVC doit être demandée au plus tard le 15 janvier 2021, le texte néerlandais ne permet pas de savoir clairement si l'autorisation doit avoir été demandée ou si elle doit avoir été délivrée à cette date. De la lecture conjointe des deux versions linguistiques et compte tenu de ce qui est mentionné dans les travaux préparatoires (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/3, pp. 4, 30), il ressort que le texte néerlandais, conforme au texte français, doit être interprété en ce sens que la demande d'autorisation doit être adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021.

Quant à l'intérêt des parties requérantes

B.2.1. Le recours en annulation et la demande de suspension ont été introduits par 38 parties requérantes, tant personnes physiques que personnes morales.

Le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale font valoir que le recours en annulation et la demande de suspension sont irrecevables à défaut d'intérêt des parties requérantes.

B.2.2. Ils font valoir en premier lieu qu'aucune des parties requérantes personnes morales ne justifie d'un intérêt, dès lors que la disposition attaquée est uniquement applicable aux « chauffeurs », une notion qui fait nécessairement référence aux personnes physiques. En ce qui concerne les requérants personnes physiques, ils font valoir que ceux-ci n'établissent pas leur qualité de chauffeur. Le Gouvernement et le Parlement affirment ensuite que seules quatre des parties requérantes apportent la preuve d'une demande d'autorisation introduite après le 15 janvier 2021 et qu'aucune ne satisfait à l'exigence, contenue dans l'article 34*bis*, 1^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995, selon laquelle il faut être titulaire d'une autorisation pour l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur pour pouvoir bénéficier du régime transitoire, de sorte que, pour cette raison, ces parties ne justifieraient pas davantage d'un intérêt.

B.2.3. La demande de suspension étant subordonnée au recours en annulation, la recevabilité de celui-ci, et en particulier l'existence de l'intérêt requis, doit être vérifiée dès l'examen de la demande de suspension.

B.2.4. La Constitution et la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle imposent à toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation de justifier d'un intérêt. Ne justifient de l'intérêt requis que les personnes dont la situation pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme attaquée.

B.2.5. L'article 34*bis*, 1^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995 mentionne, comme condition pour pouvoir bénéficier du régime dérogatoire transitoire, le fait que le chauffeur doit « être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ou travailler pour le titulaire d'une telle autorisation, dans le cadre d'un contrat de travail ou de collaboration indépendante ». Bien que la notion de « chauffeur » porte sur une personne physique, les parties requérantes personnes morales ont aussi un intérêt suffisant à la suspension

et à l'annulation de la date-pivot du 15 janvier 2021, dès lors que la disposition attaquée a pour effet qu'elles ne peuvent confier des services de taxis à l'aide d'une plateforme électronique à des chauffeurs auxquels elles font appel dans le cadre d'un contrat de travail ou d'une collaboration indépendante si elles n'ont pas introduit une demande d'autorisation LVC au plus tard le 15 janvier 2021. Par conséquent, l'intérêt des parties requérantes personnes physiques ne doit pas être examiné.

Ensuite, les pièces transmises à la Cour montrent que plusieurs parties requérantes personnes morales ont introduit une demande d'autorisation LVC après le 15 janvier 2021. Contrairement à ce que soutiennent le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, on ne saurait reprocher aux parties requérantes le fait qu'elles n'étaient pas titulaires d'une autorisation LVC au moment où elles ont introduit leur recours, étant donné qu'elles n'ont aucune influence sur l'avancement de l'examen de leur demande. Par ailleurs, elles ne devaient pas attendre la réponse à leur demande avant d'introduire leur recours auprès de la Cour constitutionnelle. Vu qu'elles ont introduit leur demande d'autorisation après le 15 janvier 2021, elles seraient par ailleurs exclues du régime transitoire attaqué même si elles obtenaient une autorisation, de sorte que leur intérêt est établi.

B.3.1. L'examen limité de la recevabilité du recours en annulation auquel la Cour a pu procéder dans le cadre de la demande de suspension ne fait pas apparaître que le recours en annulation - et donc la demande de suspension - doive être considéré comme irrecevable.

B.3.2. Les exceptions sont rejetées.

Quant aux conditions de la suspension

B.4. Aux termes de l'article 20, 1^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989, deux conditions de fond doivent être remplies pour que la suspension puisse être décidée :

- des moyens sérieux doivent être invoqués;

- l'exécution immédiate de la règle attaquée doit risquer de causer un préjudice grave difficilement réparable.

Les deux conditions étant cumulatives, la constatation que l'une de ces deux conditions n'est pas remplie entraîne le rejet de la demande de suspension.

En ce qui concerne le caractère sérieux du moyen unique

B.5. Le moyen sérieux ne se confond pas avec le moyen fondé.

Pour qu'un moyen soit considéré comme sérieux au sens de l'article 20, 1^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989, il ne suffit pas qu'il ne soit pas manifestement non fondé au sens de l'article 72, mais il faut aussi qu'il revête une apparence de fondement au terme d'un premier examen des éléments dont la Cour dispose à ce stade de la procédure.

B.6.1. Les parties requérantes prennent un moyen unique de la violation, par l'article 34*bis*, 1^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995, des articles 10 et 11 de la Constitution et de l'article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lus en combinaison avec la liberté de commerce et d'industrie, avec la libre prestation des services, avec la liberté d'entreprendre, avec les articles II.3, II.4 et III.13 du Code de droit économique et avec l'article 16 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

B.6.2. Les parties requérantes font valoir que l'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, établit une différence de traitement non raisonnablement justifiée entre les exploitants d'un service LVC qui ont demandé une autorisation au plus tard le 15 janvier 2021 et les exploitants d'un service LVC qui ont introduit la même demande après cette date, en ce que ces derniers ne peuvent pas bénéficier du régime dérogatoire que l'ordonnance du 10 décembre 2021 met en place.

B.7. L'ordonnance du 10 décembre 2021 permet temporairement aux titulaires d'une autorisation LVC d'offrir des services de taxis via une plateforme électronique telle qu'UberX.

La Cour doit examiner si la différence de traitement qui découle de l'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, est raisonnablement justifiée, en ce que seuls les titulaires d'une autorisation LVC demandée au plus tard le 15 janvier 2021 peuvent bénéficier de ce régime temporaire.

B.8.1. Le choix de la date du 15 janvier 2021 coïncide avec celle de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bruxelles.

B.8.2. Par cet arrêt, la Cour d'appel a constaté, mais à titre provisoire, que l'utilisation de contrats conclus entre les entreprises LVC et la « Platform Rider Association (PRA) » créée par « Uber », dans le cadre desquels les titulaires d'une autorisation LVC pouvaient offrir des services de transport via la plateforme électronique UberX, constitue une fraude à la loi. La Cour d'appel a également constaté que les titulaires d'une autorisation LVC qui font usage de la plateforme UberX exercent leurs activités sans respecter les conditions contenues dans l'ordonnance du 27 avril 1995.

B.8.3. Avant de se prononcer quant au fond, la Cour d'appel a toutefois posé à la Cour constitutionnelle deux questions préjudicielles, dans le cadre de l'affaire inscrite sous le numéro 7509 du rôle. Par la première question préjudicielle, la Cour d'appel souhaite savoir si l'article 17, § 1er, de l'ordonnance du 27 avril 1995 viole les articles 10 et 11 de la Constitution et l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980, lus en combinaison ou non avec le principe de la liberté d'entreprendre, garanti par les articles II.3 et II.4 du Code de droit économique, et avec la liberté d'établissement, garantie par l'article 49 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, dans l'interprétation selon laquelle cette disposition empêche les entreprises LVC qui disposent d'une autorisation délivrée en vertu de cette réglementation d'équiper leur véhicule d'un smartphone servant à recevoir et à répondre aux appels pour des services de transport de personnes rémunéré sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, émanant d'utilisateurs, et en ce que cette disposition interdit aux véhicules qui sont utilisés pour l'exploitation d'un service LVC de stationner sur ce territoire ou de s'y rendre sans location préalable. La seconde question porte sur la compatibilité, avec les normes

de référence précitées, de l'interdiction, contenue dans 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 », pour le véhicule affecté à l'exploitation d'un 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, lue en combinaison avec l'article 16, alinéa 2, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995, 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'utilisateur) 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'UberX.

B.9.1. En ce qui concerne la date du 15 janvier 2021, qui est critiquée par les parties requérantes, les travaux préparatoires mentionnent :

« Ce régime transitoire ne bénéficiera, par ailleurs, qu'aux exploitants de services de LVC ayant obtenu leur autorisation d'exploiter au plus tard le 15 janvier 2021, date à laquelle un autre arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles a jugé que le montage juridique sur lequel repose la plateforme UberX est constitutif d'une fraude à la loi. L'objectif de cette limitation étant de ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les exploitants de bonne foi, c'est-à-dire ceux qui ont démarré leur activité professionnelle sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/1, p. 2).

B.9.2. En ce qui concerne le choix de cette date, la section de législation du Conseil d'État, dans son avis, a observé :

« Prise isolément, la date du prononcé de cet arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, à savoir le 15 janvier 2021, ne permet toutefois pas d'établir que seuls les exploitants qui ont démarré leur activité jusqu'à cette date doivent être considérés comme ayant ' démarré leur activité professionnelle sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ', ni que ceux ayant démarré leur activité professionnelle après cette date ne peuvent, au contraire des premiers, être considérés comme étant des exploitants de bonne foi.

La problématique du statut juridique des services de transport rémunéré de personnes utilisant des applications ou des plateformes informatiques a, en effet, fait l'objet d'une jurisprudence que les auteurs de la proposition qualifient eux-mêmes, dans ses développements, de ' saga judiciaire opposant depuis de nombreuses années les secteurs du taxi et de la location de voitures avec chauffeur '.

À cet égard, le choix de la date de l'interruption de l'accès des titulaires d'une autorisation d'exploiter un service de location de voiture avec chauffeur à la plateforme UberX, ou, à tout le moins, de la date de prononcé des récents arrêts de la Cour d'appel de Bruxelles du 23 novembre 2021, constituerait une solution plus aisément justifiable en termes de respect du principe d'égalité et de non-discrimination consacré par les articles 10 et 11 de la Constitution » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/2, p. 5).

B.9.3. En réponse à l'observation de la section de législation du Conseil d'État concernant le choix de la date du 15 janvier 2021 plutôt que de la date à laquelle l'accès à la plateforme UberX a été interrompu pour les titulaires d'une autorisation en vue de l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur ou de la date du 23 novembre 2021, qui est celle de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bruxelles, les travaux préparatoires mentionnent :

« L'arrêt du 15 janvier est jugé plus pertinent que ceux du 23 novembre pour servir de ' moment décisif ' dans l'appréciation de la bonne foi des intéressés, parce que c'est à ce moment-là que la Cour a démontré le caractère frauduleux du système mis en place. Les arrêts du 23 novembre, qui ne sont pas des décisions ' sur le fond ' (il s'agissait de procédures relatives au montant des astreintes à payer en exécution d'une précédente décision de 2015), n'a fait, à cet égard, que reprendre les conclusions tirées dès janvier dernier. En outre, la décision du 15 janvier a été largement médiatisée, donnant lieu à de nombreux articles de presse mais aussi à des débats télévisés entre représentants des secteurs du taxi et de la LVC à propos des conséquences de cette décision. Jusqu'alors, plusieurs décisions de première instance avaient été rendues en sens contraire, ce qui invitait à une certaine compréhension quant à la manière dont les demandeurs de nouvelles autorisations LVC appréhendaient ce qui leur était autorisé ou interdit. Depuis l'arrêt de la Cour d'appel du 15 janvier 2021 et la médiatisation dont il a été l'objet, cette compréhension n'est plus permise. Tout demandeur d'une nouvelle autorisation LVC sait - ou, à tout le moins, devrait savoir - qu'il est en infraction à l'ordonnance de 1995 si, sous le couvert de cette autorisation, il entend offrir ses services via une plateforme de réservation électronique. Il n'est pas souhaitable que le régime dérogatoire mis en place par la présente ordonnance bénéficie à des personnes ayant décidé de s'affranchir, en connaissance de cause, du cadre légal en vigueur » (*Doc. parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/3, p. 31).

B.9.4. Il convient d'observer que, eu égard à l'avis de la section de législation du Conseil d'État, la disposition attaquée subordonne le bénéfice du régime dérogatoire transitoire à la date à laquelle une autorisation d'exploitation d'un service LVC a été demandée et non, comme la

proposition d'ordonnance initiale le prévoyait, à la date à laquelle l'autorisation a été délivrée (*Doc. parl*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2021-2022, n° A-472/2, p 5, et n° A-472/3, pp. 4, 30). Cette adaptation n'empêche toutefois pas que la date du 15 janvier 2021, à laquelle l'arrêt précité de la Cour d'appel a été rendu, reste déterminante pour l'application de la disposition attaquée.

B.9.5. Bien que la Cour d'appel de Bruxelles ait constaté, par son arrêt du 15 janvier 2021, que le montage juridique sur lequel la plateforme UberX était basée constitue une fraude à la loi et que les titulaires d'une autorisation LVC qui utilisaient cette plateforme agissaient en violation des conditions fixées dans l'ordonnance du 27 avril 1995, la Cour d'appel, avant de statuer sur le fond, a posé des questions préjudicielles à la Cour constitutionnelle. La Cour d'appel n'a pas accédé à la demande des parties appelantes d'ordonner à Uber BV et aux titulaires d'une autorisation LVC concernés de cesser l'exploitation de la plateforme UberX. Ce n'est qu'après que la Cour d'appel de Bruxelles a rendu, le 23 novembre 2021, l'arrêt, mentionné en B.1.3, qui a confirmé, moyennant astreintes, l'ordre de cessation imposé par jugement du 23 septembre 2021 par le président du Tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles que la plateforme UberX a été rendue inaccessible. Ce n'est en outre qu'après la cessation effective de la plateforme UberX que le législateur ordonnancier a estimé qu'une intervention législative s'imposait.

B.10. En vertu de l'article 34*bis*, attaqué, de l'ordonnance du 27 avril 1995, seuls les titulaires d'une autorisation LVC demandée au plus tard le 15 janvier 2021 peuvent bénéficier du régime dérogatoire transitoire. Ainsi qu'il est dit en B.9.1, le législateur ordonnancier entendait donc « ne faire bénéficier du régime transitoire dérogatoire que les exploitants de bonne foi, c'est-à-dire ceux qui ont démarré leur activité professionnelle sans avoir nécessairement connaissance de la problématique du non-respect des dispositions de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ». Dans les mémoires qu'ils ont introduits auprès de la Cour, le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale font également valoir que, du fait que ce soit la date du 15 janvier 2021 qui ait été choisie, il est établi une distinction selon que le demandeur de l'autorisation était de bonne foi ou non.

B.11.1. Le régime dérogatoire transitoire mis en place par l'ordonnance du 10 décembre 2021, permet dorénavant aux titulaires d'une autorisation LVC de faire usage d'une plateforme électronique telle celle d'UberX pour recevoir des demandes de déplacement. La différence de traitement qui naît du fait que ce nouveau règlement s'applique uniquement aux exploitants qui avaient introduit une demande en vue d'une autorisation LVC au plus tard le 15 janvier 2021 repose sur un critère de distinction qui certes est objectif, mais qui n'est pas pertinent.

B.11.2. En effet, il ne peut être admis que les exploitants qui ont introduit une demande d'autorisation LVC après le 15 janvier 2021, contrairement à ceux qui avaient introduit leur demande au plus tard à cette date, ne soient pas de bonne foi. L'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 15 janvier 2021 ne permettait en effet pas de déduire qu'il n'était plus possible d'introduire des demandes d'autorisation LVC, de sorte que les demandeurs pouvaient partir du postulat que leur demande pour une telle autorisation serait traitée selon la procédure normale. Il ne peut pas davantage être supposé que les exploitants ayant demandé une autorisation après le 15 janvier 2021 l'ont fait dans un autre but que ceux qui ont introduit leur demande au plus tard à cette date. Le fait que les services compétents de la Région de Bruxelles-Capitale ont bloqué le traitement des demandes d'autorisation introduites après le 15 janvier 2021 ne saurait en aucun cas justifier que les demandeurs soient exclus du régime dérogatoire transitoire pour cette raison.

B.11.3. Puisque l'ordonnance du 10 décembre 2021 permet actuellement, fût-ce temporairement, aux titulaires d'une autorisation LVC d'offrir des services de taxis via une plateforme telle celle de UberX, à condition de satisfaire aux règles contenues dans l'ordonnance, il ne semble donc pas raisonnablement justifié que les titulaires d'une autorisation LVC délivrée sur la base de l'ordonnance du 27 avril 1995 ne puissent pas tous bénéficier de ce régime, et que seuls ceux qui ont introduit une demande à cet effet au plus tard le 15 janvier 2021 en bénéficient.

B.12. Le moyen unique est sérieux en ce que l'article 34*bis*, 1°, de l'ordonnance du 27 avril 1995, tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, limite le régime dérogatoire transitoire que celle-ci met en place aux titulaires d'une autorisation

d'exploitation d'un service LVC « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ».

En ce qui concerne le risque d'un préjudice grave difficilement réparable

B.13.1. La suspension par la Cour d'une disposition législative doit permettre d'éviter que l'application immédiate des normes attaquées risque de causer aux parties requérantes un préjudice grave, qui ne pourrait être réparé ou qui pourrait difficilement l'être en cas d'annulation de ces normes.

B.13.2. Il ressort de l'article 22 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 que, pour satisfaire à la seconde condition de l'article 20, 1^o, de cette loi, la personne qui forme une demande de suspension doit exposer, dans sa requête, des faits concrets et précis qui prouvent à suffisance que l'application immédiate des dispositions dont elle demande l'annulation risque de lui causer un préjudice grave difficilement réparable.

Cette personne doit notamment faire la démonstration de l'existence du risque de préjudice, de sa gravité et de son lien avec l'application des dispositions attaquées.

B.14.1. Les parties requérantes font valoir qu'il existe un risque de préjudice grave difficilement réparable en ce que l'article attaqué, en les excluant du bénéfice du régime dérogatoire qu'il contient, les prive de travail et de revenus professionnels, au moins jusqu'au 22 juillet 2022, date à laquelle il est prévu que les nouvelles règles bruxelloises en matière de transport rémunéré de personnes soient approuvées.

B.14.2. Le simple risque de subir une perte financière ne constitue pas, en principe, un risque de préjudice grave difficilement réparable.

B.14.3. Toutefois, l'impossibilité de poursuivre immédiatement une activité économique, ou sa restriction très importante, peut entraîner un préjudice financier et économique de nature à compromettre gravement la survie immédiate d'une entreprise, ce qui peut constituer un risque de préjudice grave qui ne pourrait être que difficilement réparé par une annulation

ultérieure. Il en va de même pour une disposition qui aurait pour effet de priver une entreprise ou une personne physique de son activité professionnelle.

B.15.1. La disposition attaquée empêche les personnes qui ont introduit après le 15 janvier 2021 une demande d'autorisation d'exploitation d'un service LVC de faire usage du régime dérogatoire transitoire et d'offrir des services via des plateformes telles que celle de UberX, alors qu'elles pouvaient également demander après cette date une autorisation d'exploiter un service LVC en vertu des conditions légales en vigueur et partir du postulat que cette demande serait traitée selon la procédure en vigueur.

B.15.2. Le risque d'un préjudice grave difficilement réparable invoqué par les parties requérantes s'assimile à une limitation de l'accès à la prestation des services de taxis autorisés par l'ordonnance du 10 décembre 2021. Une telle limitation et la perte des revenus qu'elle implique leur causent directement un préjudice qui peut être difficilement réparé en cas d'annulation de la disposition attaquée.

À l'inverse de ce que soutiennent le Gouvernement et le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, on ne peut, dans ces circonstances, attendre de la part des parties requérantes qu'elles apportent, pour chaque cas individuel, des preuves exactes de leur préjudice financier.

B.16. Il découle de ce qui précède que le risque d'un préjudice grave difficilement réparable est établi et que, dès lors, les conditions d'une suspension partielle de l'article 34*bis* de l'ordonnance du 27 avril 1995 sont remplies.

B.17. À l'article 34*bis*, 1^o, de l'ordonnance du 27 avril 1995, les mots « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 » doivent être suspendus.

Par ces motifs,

la Cour

suspend, dans l'article 34*bis*, 1^o, 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 », tel qu'il a été inséré par l'article 2 de l'ordonnance du 10 décembre 2021, les mots « délivrée sur la base d'une demande adressée à l'administration au plus tard le 15 janvier 2021 ».

Ainsi rendu en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 21 avril 2022.

Le greffier,

Le président,

F. Meersschaut

P. Nihoul