

Numéros du rôle : 887, 907 et 908

Arrêt n° 56/96
du 15 octobre 1996

A R R E T

En cause : les recours en annulation partielle 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, introduits par la s.a. A.D.-Limousines, la s.a. Cars Driven Service, l'a.s.b.l. Association des taxis bruxellois et Chr. Huylebroeck.

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents M. Melchior et L. De Grève, et des juges P. Martens, G. De Baets, E. Cerexhe, H. Coremans et A. Arts, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le président M. Melchior,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

*

* *

I. *Objet des recours*

A. Par requête adressée à la Cour le 20 juillet 1995 par lettre recommandée à la poste et parvenue au greffe le 24 juillet 1995, un recours en annulation des articles 16, 17 et 29 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, publiée au *Moniteur belge* du 1er juin 1995, a été introduit par la s.a. A.D.-Limousines, dont le siège social est établi à 1030 Bruxelles, rue L. Mignon 3.

La demande de suspension des mêmes dispositions, introduite par la même partie requérante, a été rejetée par l'arrêt n° 69/95 du 17 octobre 1995, publié au *Moniteur belge* du 6 décembre 1995.

Cette affaire est inscrite sous le numéro 887 du rôle de la Cour.

B. Par requêtes adressées à la Cour par lettres recommandées à la poste les 29 et 30 novembre 1995 et parvenues au greffe les 30 novembre et 1er décembre 1995, des recours en annulation partielle de la même ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 ont été introduits respectivement par : a) la s.a. Cars Driven Service, dont le siège social est établi à 1702 Dilbeek, Brusselstraat 278-280; b) l'a.s.b.l. Association des taxis bruxellois, dont le siège social est établi à 1000 Bruxelles, rue de Pavie 81, et Chr. Huylebroeck, demeurant à 1083 Bruxelles, avenue J.-S. Bach 24.

Ces affaires sont inscrites respectivement sous les numéros 907 et 908 du rôle de la Cour.

II. *La procédure*

a) *Dans l'affaire inscrite sous le numéro 887 du rôle*

Par ordonnance du 24 juillet 1995, le président en exercice a désigné les juges du siège conformément aux articles 58 et 59 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Les juges-rapporteurs ont estimé n'y avoir lieu de faire application des articles 71 ou 72 de la loi organique.

Le recours a été notifié conformément à l'article 76 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 10 août 1995. La demande de suspension a été notifiée par les mêmes lettres.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 17 août 1995.

Des mémoires ont été introduits par :

- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, rue Ducale 7/9, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 22 septembre 1995;
- le Gouvernement wallon, rue Mazy 25-27, 5100 Namur, par lettre recommandée à la poste le 25 septembre 1995;
- le Conseil des ministres, rue de la Loi 16, 1000 Bruxelles, par lettre recommandée à la poste le 25 septembre 1995.

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 16 octobre 1995.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, par lettre recommandée à la poste le 9 novembre 1995;
- la partie requérante, par lettre recommandée à la poste le 15 novembre 1995;
- le Gouvernement wallon, par lettre recommandée à la poste le 16 novembre 1995;
- le Conseil des ministres, par lettre recommandée à la poste le 17 novembre 1995.

b) *Dans les affaires inscrites sous les numéros 907 et 908 du rôle*

Par ordonnances du 30 novembre 1995 et du 1er décembre 1995, le président en exercice a désigné les juges des sièges conformément aux articles 58 et 59 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Les juges-rapporteurs ont estimé n'y avoir lieu de faire application des articles 71 ou 72 de la loi organique.

Par ordonnance du 5 décembre 1995, la Cour réunie en séance plénière a joint les deux affaires ainsi que l'affaire inscrite sous le numéro 887 du rôle.

Les recours ont été notifiés conformément à l'article 76 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 4 janvier 1996; l'ordonnance de jonction a été notifiée par les mêmes lettres.

L'avis prescrit par l'article 74 de la loi organique a été publié au *Moniteur belge* du 6 janvier 1996.

Des mémoires ont été introduits par :

- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, par lettre recommandée à la poste le 15 février 1996 (dans l'affaire portant le numéro 908 du rôle);
- le Gouvernement wallon, par lettre recommandée à la poste le 19 février 1996;
- le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, par lettre recommandée à la poste le 27 février 1996 (dans l'affaire portant le numéro 907 du rôle).

Ces mémoires ont été notifiés conformément à l'article 89 de la loi organique, par lettres recommandées à la poste le 29 mars 1996.

Des mémoires en réponse ont été introduits par :

- les requérants dans l'affaire portant le numéro 908 du rôle, par lettre recommandée à la poste le 24 avril 1996;
- la requérante dans l'affaire portant le numéro 907 du rôle, par lettre recommandée à la poste le 25 avril 1996.

c) *Dans les trois affaires*

Par ordonnances du 20 décembre 1995 et du 27 juin 1996, la Cour a prorogé respectivement jusqu'aux 20 juillet 1996 et 20 janvier 1997 le délai dans lequel l'arrêt doit être rendu.

Par ordonnance du 15 mai 1996, la Cour a déclaré les affaires en état et fixé l'audience au 6 juin 1996.

Cette ordonnance a été notifiée aux parties ainsi qu'à leurs avocats par lettres recommandées à la poste le 15 mai 1996.

A l'audience publique du 6 juin 1996 :

- ont comparu :
 - . Me M. Mahieu, avocat du barreau de Bruxelles, pour la s.a. Cars Driven Service;
 - . Me J. Bourtembourg, avocat du barreau de Bruxelles, pour la s.a. A.D.-Limousines;
 - . Me Ph. Humblet *loco* Me J.-L. Vanraes, avocats du barreau de Bruxelles, pour l'a.s.b.l. Association des taxis bruxellois et Chr. Huylebroeck;
 - . Me M. Uyttendaele, avocat du barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;
 - . Me J.-P. Lagasse, avocat du barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale;
 - . Me V. Thiry, avocat du barreau de Liège, pour le Gouvernement wallon;
- les juges-rapporteurs P. Martens et G. De Baets ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;
- les affaires ont été mises en délibéré.

La procédure s'est déroulée conformément aux articles 62 et suivants de la loi organique, relatifs à l'emploi des langues devant la Cour.

III. *Objet des dispositions attaquées*

L'ordonnance du 27 avril 1995 régleme, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, l'exploitation de services de taxis et la location de voitures avec chauffeur. Elle subordonne ces deux activités à certaines conditions et soumet ceux qui les exercent à une autorisation préalable.

IV. *En droit*

Le mémoire du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans l'affaire portant le numéro 907 du rôle et le mémoire en réponse du Conseil des ministres dans l'affaire portant le numéro 887 du rôle sont tardifs. Ils sont écartés des débats.

- A -

Dans l'affaire portant le numéro 887 du rôle de la Cour

Position de la partie requérante

Premier moyen

A.1. L'article 16 de l'ordonnance attaquée viole les articles 2 et 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises et l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles en ce qu'aucun accord de coopération n'a été conclu entre les régions alors que la disposition entreprise a vocation à s'appliquer à des exploitants dont le siège d'exploitation est situé en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

Deuxième moyen

A.2. L'article 17 de l'ordonnance entreprise viole les articles 10 et 11 de la Constitution, combinés avec le droit au libre choix d'une activité professionnelle, consacré par l'article 23 de la Constitution, le principe de la liberté du commerce et de l'industrie et le principe de la liberté de prestation des services tel qu'il est consacré par les articles 59 à 62 et 75 du Traité de Rome et par l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Cet article 17 impose, à la fois, l'obligation d'un contrat écrit signé avant la prise en charge des passagers, dont un exemplaire doit se trouver au siège d'exploitation (article 17, § 1er, 4), et l'interdiction pour le véhicule de stationner ou de circuler sur la voie publique ou

sur une voie privée accessible au public s'il ne fait pas l'objet d'une location préalable « au siège de l'entreprise » (article 17, § 1er, 5°).

Il instaure ainsi l'obligation pour les clients intéressés par la location d'un véhicule avec chauffeur de se déplacer eux-mêmes au siège de l'entreprise pour conclure le contrat de transport. L'interdiction de percevoir la rémunération au comptant fait obligation à l'exploitant d'envoyer au préalable sa facture au « siège du client », sans qu'aucune justification ne soit apportée à cette restriction. Enfin, l'interdiction d'utiliser une radio ne permet pas d'avertir les chauffeurs qu'un client les attend.

Ces dispositions créent une différence de traitement injustifiée entre les services de transport rémunéré de personnes, selon qu'il s'agit de taxis ou de limousines, dans la mesure où ces dernières doivent tolérer une atteinte incompatible avec les libertés fondamentales invoquées au moyen.

Troisième moyen

A.3. La disposition précitée de l'article 17, § 1er, 5°, restreint sans justification apparente la liberté de circulation des personnes concernées, en violation des articles 10 et 11 de la Constitution, combinés avec le principe de la liberté individuelle et de la liberté de circulation, tel qu'il est consacré par l'article 12 de la Constitution et par l'article 2 du Quatrième Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme.

Quatrième moyen

A.4. En prétendant régler la politique des prix et en déléguant cette compétence au Gouvernement de région, l'article 29 viole l'article 6, § 1er, VI, alinéa 5, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, selon lequel la politique des prix relève de la compétence de l'autorité fédérale.

Mémoire du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Quant à la recevabilité

A.5. Les griefs que fait valoir la requérante reposent sur une lecture erronée de l'article 17 de l'ordonnance. Toutes les pratiques qu'elle prétend interdites sont, en réalité, autorisées par l'ordonnance qu'elle attaque. On peut dès lors douter de la recevabilité de son recours.

A.6. A titre subsidiaire, le recours est partiellement irrecevable en ce qu'il attaque les articles 16, 17 et 29 de l'ordonnance du 27 avril 1995. La requérante a pour seule activité le transport rémunéré de personnes par limousine. Elle est donc sans intérêt à l'annulation des dispositions qu'elle attaque dans la mesure où celles-ci concernent les services de taxis.

Quant au fond

Premier moyen

A.7. La requérante ayant son siège social et son siège d'exploitation à Bruxelles, le moyen est irrecevable en ce qu'il reproche à l'article 16 de s'appliquer aux exploitants établis en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale.

A.8. Compétente, en application de l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, pour adopter l'ordonnance attaquée, la Région de Bruxelles-Capitale pouvait recourir au critère de localisation indiqué à l'alinéa 2 de l'article 16, éventuellement en application de l'article 10 de la même loi spéciale.

A.9. Elle n'avait pas l'obligation de conclure un accord de coopération en matière de location de voitures avec chauffeur, l'article 92bis, § 2, c), de la même loi spéciale ne formulant cette exigence que pour le règlement des questions relatives aux services de taxis.

Deuxième moyen

A.10. Tel qu'il est formulé, le grief est de ne pouvoir effectuer des courses de taxis dans le cadre de l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur. En outre, la plupart des éléments concrets cités par la requérante faisaient déjà l'objet des interdictions prévues par l'arrêté royal du 19 mars 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur.

A.11. La Cour n'est pas compétente pour connaître directement d'une violation du droit international ou de principes généraux. Ce que la requérante peut mettre en cause, c'est une différence de traitement entre taxis et voitures de location en ce qui concerne l'utilisation mixte du véhicule taxi et le maintien d'une radio à bord de ce dernier véhicule lorsqu'il est mis en service « limousine ».

A.12. Entre les deux types d'activités, il existe des différences objectives, s'agissant de deux modes distincts de transport rémunéré de personnes qui répondent à des besoins différents. Le législateur régional pouvait imposer certaines conditions pour différencier ces deux activités, afin d'éviter les confusions et de permettre leur développement harmonieux. Ces exigences n'apportent pas à la liberté du commerce et de l'industrie une limitation qui serait disproportionnée au but poursuivi.

A.13. L'article 17, § 1er, alinéa 2, permet à celui qui est autorisé à exploiter un service de taxis d'obtenir une autorisation pour affecter accessoirement ses taxis à l'exploitation d'un service de location de voitures aux conditions qu'il précise. Cette possibilité a été prévue pour répondre au souci des exploitants qui ont affirmé ne pouvoir faire face à des prestations telles que des cérémonies d'envergure s'ils ne pouvaient pas faire appel à des taxis pour la circonstance (*Doc. Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/1, p. 22*), sans toutefois être obligés de retirer du véhicule le taximètre et le matériel de radiophonie - ce qui ne peut causer grief aux exploitants de voitures de location avec chauffeur.

Troisième moyen

A.14. La Cour n'étant compétente que si une violation du droit international ou de principes généraux est alléguée en combinaison avec une violation des articles 10 et 11 de la Constitution, le moyen doit s'entendre comme critiquant la différence de traitement entre les taxis, qui peuvent stationner et circuler sur la voie publique en attendant le client, et les voitures de location, qui ne le peuvent pas.

A.15. Les différences objectives entre les deux types d'activités justifient cette différence de traitement : les taxis effectuent des petites courses d'un point à un autre situés sur la voie publique; les voitures de location assurent des transports préalablement définis de personnes prédéterminées à l'occasion de cérémonies ou de déplacements privés. La restriction critiquée est justifiée par les nombreuses fraudes constatées : « de trop nombreuses voitures de location racolent des clients légalement destinés aux taxis en circulant ou en stationnant aux abords des hôtels, restaurants, lieux de spectacles ... ce qui engendre non

seulement des conflits entre les deux secteurs considérés mais aussi de nombreuses plaintes de clients trompés sur la nature du véhicule et dès lors sur le prix de la course » (*Doc. Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/1, pp. 21-22*).

Quatrième moyen

A.16. Dans la mesure où les prix minima imposés sont inférieurs à ceux qui sont appliqués par la requérante, on peut s'interroger sur son intérêt au moyen.

A.17. L'article 29 de l'ordonnance attaquée ne se fonde pas sur la compétence générale des régions en matière d'économie mais sur la compétence spéciale qui leur est dévolue en matière de services de taxis et de voitures de location avec chauffeur, par l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. La seule réserve énoncée dans cette disposition a trait aux règles de police générale et aux prescriptions techniques relatives aux moyens de transport, telles qu'elles sont visées à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale. La disposition litigieuse peut aussi trouver sa justification dans l'article 10 de la même loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Mémoire du Gouvernement wallon

Premier moyen

A.18. Pour les raisons mentionnées en A.7 et A.8, le moyen est irrecevable, à tout le moins non fondé.

En exigeant une autorisation pour les courses dont le point de départ est situé dans la Région de Bruxelles-Capitale, le législateur régional a usé d'un critère de rattachement qui n'est pas disproportionné par rapport à l'exercice normal de sa compétence et qui ne met pas en péril l'exercice de la même compétence par les autres régions.

Deuxième et troisième moyens

A.19. Entre les deux modes de transport réglementés, il existe des différences qui avaient déjà été prises en considération sous l'empire de la loi du 27 décembre 1974; les éléments dont la requérante fait état figuraient déjà dans l'arrêté royal du 19 mars 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur. Les travaux préparatoires confirment que la restriction à la libre circulation des limousines a été rendue nécessaire par les nombreuses fraudes constatées.

Quatrième moyen

A.20. La fixation des tarifs est un accessoire indispensable de la compétence attribuée aux régions par l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980, ce que confirment les travaux préparatoires de cette disposition (*Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 18*). Les travaux préparatoires de la même loi démontrent l'intention du législateur spécial d'« assurer, notamment en matière de transports, le transfert d'ensembles homogènes de compétences » (*Doc. parl., Chambre, S.E. 1988, n° 516/6, p. 146, et Doc. parl., Sénat, S.E. 1988, n° 405-2, p. 116*).

Position du Conseil des ministres

Premier moyen

A.21. De même que dans les hypothèses qui ont fait l'objet des arrêts de la Cour du 30 janvier 1986, l'ordonnance attaquée vise une situation mobile pour laquelle le législateur régional a retenu un critère de rattachement qui garantit la mise en oeuvre du principe d'exclusivité des compétences territoriales, en déterminant quelle norme unique trouvera à s'appliquer à une situation mixte. Le critère retenu répond aux exigences posées par la Cour dans les arrêts précités.

A.22. Le législateur spécial ayant établi une nette distinction entre les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeur, l'exigence d'un accord de coopération prévue en ce qui concerne les premiers ne peut être étendue aux seconds.

Deuxième et troisième moyens

A.23. Ces moyens ne soulevant aucun problème de compétence, le Conseil des ministres n'a pas d'observations à formuler.

Quatrième moyen

A.24. Il se déduit des arrêts n^{os} 36, 47, 54 et 55/92 que si la Cour interprète restrictivement les compétences expressément attribuées à l'autorité fédérale dans des domaines qui relèvent en principe des attributions des régions, elle les envisage néanmoins dans le contexte général de la répartition des compétences et veille à leur donner un « effet utile » qui ne se limite pas à la seule politique pour lesquelles elles ont été prévues. Ce principe trouve tout particulièrement à s'appliquer dans le domaine de l'union économique et de l'unité monétaire (arrêt n^o 35/95).

A.25. L'autorité fédérale est seule compétente pour fixer les tarifs dans le domaine considéré. En fixant les prix, l'autorité régionale intervient dans l'essence même de la compétence fédérale en matière de prix et vide celle-ci de sa substance, ce qui exclut toute référence à la théorie des pouvoirs implicites consacrée par l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980, ainsi que l'avait relevé le Conseil d'Etat dans l'avis donné sur l'ordonnance entreprise en projet.

Réponse de la partie requérante

Quant à la recevabilité

A.26. Quelle que soit l'interprétation plus ou moins conciliante donnée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale aux dispositions attaquées, il est évident que la partie requérante a intérêt à l'annulation de normes qui rendent plus restrictives les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur.

A.27. S'il est exact que la requérante est installée dans la Région de Bruxelles-Capitale, cette adresse n'étant pas immuable, il ne s'ensuit pas qu'elle ne justifierait pas d'un intérêt au moyen dirigé contre l'article 16 de l'ordonnance.

Quant à l'article 29, la contestation de l'intérêt de la requérante est incompréhensible, l'alinéa 2 de cet article visant les tarifs minima applicables « aux services de location de voitures avec chauffeur ».

*Quant au fond**Premier moyen*

A.28. Il se déduit de la jurisprudence de la Cour que, si chaque législateur garde un libre choix quant aux facteurs de rattachement de ses normes, cette liberté ne peut déboucher sur l'adoption de normes qui seraient également valables mais dont la mise en oeuvre serait contradictoire : toute contradiction existant entre les normes adoptées par des législateurs différents implique dès lors forcément que l'un d'eux a excédé ses compétences. En l'espèce, le critère de rattachement choisi ne permet pas de localiser la compétence exercée par le législateur bruxellois uniquement dans son aire de compétence territoriale et compromet la sécurité juridique.

A.29. Si la loi spéciale du 8 août 1980 a prévu des accords de coopération obligatoires pour les services de taxi, rien ne justifie que les services de location de voitures avec chauffeur soient traités différemment.

Deuxième moyen

A.30. C'est à tort que la partie adverse prétend limiter la portée du moyen aux alinéas 2 et 3 de la disposition attaquée alors que les interdictions et contraintes dont se plaint la requérante sont énoncées à l'alinéa 1er.

A.31. Les différences alléguées entre les services de taxis et de limousines sont inexistantes, les taxis pouvant d'ailleurs devenir à tout moment des limousines, fût-ce à titre accessoire. La nécessité des restrictions critiquées n'est pas davantage justifiée. Le critère d'« utilité publique » qui distinguerait les services de taxis n'est nullement établi.

A.32. L'interprétation conciliante, selon laquelle l'obligation de conclure un contrat « au siège de l'entreprise » préalablement à la mise en circulation du véhicule ne devrait pas s'interpréter comme une obligation de s'y rendre physiquement, est contredite par le texte clair des dispositions attaquées. Si la Cour maintenait cette interprétation, suggérée par la partie adverse et reprise dans l'arrêt n° 69/95 rejetant la demande de suspension, il conviendrait qu'elle le précise dans le dispositif de son arrêt.

Troisième moyen

A.33. Il n'y a pas de différence suffisante entre les deux types de services visés par l'ordonnance entreprise pour justifier que les services de limousines soient l'objet d'une atteinte à la liberté de circulation qu'aucune circonstance d'intérêt public ne justifie. La disposition attaquée s'applique non seulement aux déplacements effectués à des fins commerciales, mais également aux déplacements privés. Ici aussi, si une interprétation conciliante était retenue, il conviendrait qu'elle soit précisée dans le dispositif de l'arrêt.

Quatrième moyen

A.34. Le Gouvernement a déjà usé de l'habilitation contenue à l'article 29 en prenant, le 9 mai 1995, un arrêté qui a fixé les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur à 3.000 francs pour un contrat d'une durée minimale de trois heures et à 1.000 francs par heure supplémentaire. La requérante a attaqué cet arrêté devant le Conseil d'Etat. Son intérêt découle de ce que les prix sont fixés à un seuil trop élevé puisqu'au minimum trois heures devront être portées en compte alors que ses tarifs

étaient fixés par prestation et non par contrat d'une durée minimale. Par ailleurs, la requérante pourrait vouloir réduire ses tarifs, ce que la disposition attaquée lui interdit.

A.35. Il ressort de la jurisprudence de la Cour qu'elle entend donner plein effet aux principes d'union économique et d'unité monétaire, ce qui a pour conséquence de réduire l'autonomie des régions en matière d'économie, mais aussi d'influer sur d'autres blocs de compétences régionales ou communautaires. L'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 ne peut être appliqué, les régions ne pouvant interférer directement dans la compétence fédérale en matière de prix. C'est ce qu'avait relevé la section de législation du Conseil d'Etat dans l'avis qu'elle avait donné sur l'ordonnance attaquée en projet.

Réponse du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

A.36. La société requérante étant sans intérêt à soulever le quatrième moyen en ce qu'il concerne les services de taxis, ce moyen n'est recevable qu'en tant qu'il concerne l'alinéa 3 de l'article 29. C'est donc, semble-t-il, à la suite d'une erreur matérielle que le Conseil des ministres en demande l'annulation dans sa totalité.

A.37. La disposition critiquée n'a pas pour objet de créer un régime différent pour les services de location de voitures « venant de ou dont le siège social serait établi dans une région par rapport à une autre ». Elle n'a aucune incidence sur la libre circulation des véhicules. Elle n'est pas incompatible avec l'union économique et monétaire. Elle a été adoptée non pas en vertu de la compétence générale dévolue aux régions en matière économique mais dans l'exercice de la compétence spéciale qui leur est attribuée en matière de services de taxis et de location de voitures avec chauffeur. Elle ne porte pas atteinte à la compétence de l'Etat fédéral en matière de politique des prix et, en tout état de cause, elle pourrait trouver un fondement dans l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980.

A.38. Le moyen est donc irrecevable en ce qu'il concerne les deux premiers alinéas de l'article 29 et il n'est pas fondé en ce qu'il est dirigé contre son alinéa 3.

Réponse du Gouvernement wallon

Deuxième moyen

A.39. En ce qu'il vise l'article 6, § 1er, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980, le moyen est irrecevable, la requête n'indiquant pas en quoi cette disposition serait violée par l'article 17 de l'ordonnance attaquée.

Quatrième moyen

A.40. La compétence de l'autorité fédérale en matière de politique des prix doit se concilier avec les compétences reconnues par ailleurs aux communautés et aux régions (voy. arrêt n° 21/95), notamment dans la matière de la politique des transports, laquelle inclut la fixation des tarifs (voy. avis du Conseil d'Etat du 13 juillet 1988, *Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 42; exposé des motifs, *ibidem*, n° 516/1, p. 17, et rapport de la commission, *Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/6, p. 149). Il en résulte nécessairement que le législateur spécial a admis que l'octroi de telles compétences aux régions sauvegarde en principe les piliers de l'union économique et monétaire et préserve la compétence fédérale en matière de politique des prix et des revenus.

A.41. La compétence fédérale en matière de politique des prix et des revenus constituant une exception à la compétence régionale, elle est de stricte interprétation.

A.42. La compétence des régions pour fixer les tarifs du transport en commun n'empêche pas que l'autorité fédérale mette en oeuvre une politique de sauvegarde de la compétitivité de l'économie belge, ce qui est l'essence même du concept de politique des revenus (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/6, p. 133). Or, le législateur spécial a expressément intégré les services de taxis et de location de voitures avec chauffeur dans le concept de transport en commun.

A.43. Avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance attaquée, l'autorité fédérale n'avait pas décidé d'uniformiser ni même de fixer les tarifs des services de location de voitures avec chauffeur. Quant aux services de taxis, leurs tarifs étaient fixés au niveau local, en application de la loi du 27 décembre 1974. Il n'est pas démontré qu'il est aujourd'hui indispensable à une politique cohérente des prix et des revenus que l'autorité fédérale empiète sur la compétence des régions en matière de politique de transport en fixant ces tarifs. A le supposer démontré - *quod non* -, cet empiètement ne pourrait être que marginal. Or, la thèse de la partie requérante et du Conseil des ministres vide la compétence régionale de son contenu.

Dans l'affaire portant le numéro 907 du rôle de la Cour

Requête

Quant à la recevabilité

A.44. Constituée en 1982, la requérante exploite principalement un service de location de voitures avec chauffeur qui est opérationnel dans toute l'Europe. Elle a son siège social en Région flamande et n'a donc pas demandé d'autorisation à la Région de Bruxelles-Capitale où elle effectue de nombreuses prestations. L'article 16, alinéa 2, est de nature à affecter directement et défavorablement sa situation. Le recours est limité à cette disposition.

Quant au fond

Premier moyen

A.45. Le moyen invoque la violation de l'article 39 de la Constitution, de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises et de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce que la disposition attaquée permet aux seuls services de location de voitures avec chauffeur titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'effectuer des prestations dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, alors que les dispositions énumérées au moyen, et plus particulièrement l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, énoncent qu'en matière économique les régions exercent leurs compétences dans le respect des principes de la libre circulation des personnes, biens, services et capitaux et de 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.

Les activités de la requérante amènent à accomplir des prestations successives dont certaines sont nécessairement effectuées en un lieu situé dans la Région de Bruxelles-Capitale. La disposition entreprise, qui interdit ce type d'activités, est incompatible avec les dispositions invoquées au moyen.

Deuxième moyen

A.46. Le moyen invoque la violation de l'article 39 de la Constitution, de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises et de l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce que la disposition attaquée règle les services de location de voitures

avec chauffeur qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région, alors que les dispositions invoquées au moyen, et plus spécialement l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, exigent, en ce qui concerne cette matière, qu'un accord de coopération préalable soit conclu entre les régions, et alors qu'un tel accord n'a pas été conclu.

A.47. La nécessité d'un accord de coopération avait été soulevée par la section de législation du Conseil d'Etat dans son avis du 18 janvier 1995, plus particulièrement en ce qui concerne l'article 3, alinéa 2, de l'avant-projet d'ordonnance, relatif aux services de taxi (*Doc.* Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/1, pp. 43-44).

Cet article a été supprimé pour tenir compte de cette observation (*ibidem*, p. 6).

Une disposition analogue a cependant été reprise à l'article 16, alinéa 2, applicable aux locations de voitures avec chauffeur, qui n'a suscité aucune observation de la part du Conseil d'Etat. Il semble pourtant évident que si l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 n'exige un accord de coopération que pour les services de taxi, il s'agit d'un oubli plutôt que d'une intention manifeste du législateur spécial de limiter les accords de coopération aux services de taxis s'étendant sur plus d'une région.

A.48. Il arrive fréquemment que des exploitants établis dans une autre région que celle de Bruxelles-Capitale effectuent des prestations à Bruxelles pour y amener des clients ou pour les y rechercher. L'article 16, alinéa 2, porte atteinte à la libre activité de ces entreprises.

A.49. S'il fallait admettre que chaque exploitant doive disposer d'une autorisation de la région où il est installé et des régions où il souhaiterait exercer son activité, la difficulté ne serait pas écartée, les conditions de délivrance de ces autorisations étant différentes et parfois même totalement inconciliables. Il est donc nécessaire de conclure un accord de coopération, même si cette exigence n'est pas explicitement formulée dans l'article 92bis, § 2, c), précité.

Mémoire du Gouvernement wallon

Premier moyen

A.50. Aux arguments développés en réponse au premier moyen du recours inscrit sous le numéro 887 du rôle (A.18), le Gouvernement wallon ajoute que l'ordonnance attaquée n'interdit pas à la requérante de solliciter une autorisation de la Région de Bruxelles-Capitale et d'effectuer ainsi des prestations dont le point de départ est situé dans cette Région.

A.51. La règle de police administrative que contient la disposition attaquée entraîne nécessairement une certaine restriction à la liberté de circulation des limousines sur le territoire de la Région, mais cette restriction, qui a été rendue nécessaire par les fraudes constatées, n'est pas disproportionnée par rapport à l'exercice normal d'une compétence régionale et ne met pas en péril l'exercice de la même compétence par les autres régions.

Deuxième moyen

A.52. Il suffit de constater que le texte de l'article 92bis, § 2, c), ne prévoit pas qu'un accord de coopération doit être conclu en matière de services de location de voitures avec chauffeur pour en inférer que le moyen manque en droit.

Réponse de la partie requérante

A.53. Bien qu'elle ait introduit sa requête en néerlandais, la requérante, en raison de la jonction, est tenue de déposer son mémoire en réponse en français en application de l'article 63, § 3, alinéa 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

Quant à l'objet de l'ordonnance

A.54. La nouvelle législation est susceptible de causer grief à la requérante uniquement en ce qu'elle est applicable aux locations de voitures avec chauffeur.

A.55. La requérante n'a pas sollicité dans le délai de trois mois une autorisation d'exploitation parce qu'il est impossible pour un même exploitant de satisfaire cumulativement aux éventuelles autorisations à obtenir pour pouvoir exercer ses activités dans les trois régions. La Région de Bruxelles-Capitale n'a par ailleurs jamais délivré d'autorisation valable pour un an, tel qu'il est prévu à l'article 41, alinéa 2, de l'ordonnance du 27 avril 1995. De telles autorisations ne pouvant être valables que jusqu'au 1er septembre 1996, rien ne permet de déterminer quelles conditions seront exigées ultérieurement. Enfin, le régime de l'autorisation ne peut permettre de réserver aux seuls exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'effectuer des prestations de services de location de voitures avec chauffeur dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que le fait inconstitutionnellement l'article 16, alinéa 2, de l'ordonnance attaquée.

Quant à la recevabilité

A.56. Le nouveau régime est moins favorable que l'ancien en ce qu'il requiert une autorisation préalable alors qu'antérieurement il n'existait qu'un contrôle *a posteriori*. Par ailleurs, toute demande d'autorisation peut se heurter à un refus, donc à une décision qui causera grief. Enfin, le seul fait de devoir respecter les huit principes énoncés à l'article 17 de l'ordonnance suffit à justifier l'intérêt à agir de la requérante.

*Quant au fond**Premier moyen*

A.57. Ce que soutient la requérante, c'est que n'est pas compatible avec le principe de l'union économique et de l'unité monétaire, qui garantit la libre circulation des personnes, biens, services et capitaux, un régime d'autorisation qui exige des exploitants qu'ils satisfassent, pour exercer leur activité dans le pays, à des conditions différentes, voire incompatibles dans chaque région. Il en est d'autant plus ainsi que ces conditions seront arrêtées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (article 17, § 1er, alinéa 1er) et pourraient se révéler incompatibles avec celles dont le respect serait imposé par les législateurs ou les Gouvernements flamand ou wallon. Ce qui est critiqué, ce n'est pas l'autorisation elle-même mais sa liaison au critère territorial, à savoir la prise en charge.

A.58. Le seul critère territorial pertinent est celui du siège d'exploitation, étant entendu qu'en vertu du principe de l'union économique, toute activité exercée licitement par un exploitant au regard de la législation applicable dans la région de son siège d'exploitation doit pouvoir être exercée dans le pays tout entier.

Deuxième moyen

A.59. C'est par l'effet de l'article 2, § 10, de la loi spéciale du 16 juillet 1993 que l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 a été modifié et que la compétence régionale, antérieurement limitée aux services de taxis, a été étendue, à la suite d'un amendement, aux services de location de voitures avec chauffeur (*Doc. parl.*, Sénat, 1992-1993, n° 558-5, pp. 146-147). Il tombe sous le sens que la même extension s'imposait en 1993 dans le texte de l'article 92bis, § 2, c), de la même loi.

A.60. En 1988, lorsque la matière des transports a été régionalisée, il a été jugé utile d'assortir cette régionalisation d'une collaboration forcée entre les régions (*Doc. parl.*, Chambre, S.E. 1988, n° 516/1, p. 30). La doctrine a souligné que la coopération trouve son terrain de prédilection là où les communautés et régions jouissent de compétences parallèles (S. Depré, « La coopération », dans F. Delpérée, « La Belgique fédérale », Bruylant, Bruxelles, 1994, p. 102). Elle apparaît comme la rançon de l'extension des compétences des régions (T. de Wilde d'Estmael, cité par M. Uyttendaele et Ph. Coenraets, « Les accords de coopération », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 1991, n° 1325, p. 6). C'est donc une imperfection législative qui explique qu'il n'a pas été précisé que les règles relatives aux services de location de voitures avec chauffeur désormais régionalisés devaient faire l'objet d'un accord de coopération.

Dans l'affaire inscrite sous le numéro 908 du rôle de la Cour

Requête

Quant à la recevabilité

A.61. L'association requérante a pour objet l'étude, la protection, la défense, la sécurité, la représentation et le développement des intérêts professionnels des chauffeurs de taxis bruxellois, des exploitants et de la clientèle. Son assemblée générale a décidé du dépôt de la requête en annulation.

Le deuxième requérant se joint à l'association requérante en sa qualité de chauffeur de taxi.

Quant au fond

Moyen unique

A.62. Jusqu'au 30 juin 1995, l'exploitation de taxis était soumise aux règles prescrites par la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, ainsi que par plusieurs arrêtés royaux et ministériels. Cette réglementation reste applicable dans toutes les régions, sauf dans la Région de Bruxelles-Capitale, où les modalités d'exploitation des services de taxis sont beaucoup plus sévères, ce qui crée une discrimination entre les conducteurs de taxis de la région bruxelloise et ceux qui opèrent en Wallonie ou en Flandre. L'ordonnance attaquée viole donc les articles 10 et 11 de la Constitution.

A.63. La sévérité ou le caractère discriminatoire de l'ordonnance attaquée est manifeste en ce qui concerne les renouvellements d'autorisation d'exploiter (articles 4 à 7), les conditions d'exploitation (articles 8 à 14), les mesures d'exécution de l'ordonnance (par exemple l'obligation de mettre un module coûteux sur le véhicule), le caractère incessible et indivisible de l'autorisation (article 10), la durée de l'autorisation (article 7, § 1er), la limitation d'une autorisation par exploitant (article 4, § 1er, alinéa 3).

A.64. En raison de l'interdépendance des articles de l'ordonnance attaquée, les requérants demandent l'annulation de la totalité des articles 1er à 14 et 38 à 45.

Mémoire du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Quant à la recevabilité

A.65. Les dispositions attaquées sont relatives aux exploitants et exploitations de services de taxis et de « limousines » mais non aux conducteurs de taxis ou de limousines, contrairement à ce qu'écrivent les requérants. Le moyen apparaît dès lors irrecevable.

Quant au fond

A.66. L'existence d'une différence de traitement dans des matières où les communautés et les régions disposent de compétences propres est la conséquence possible de politiques différentes permises par l'autonomie qui leur est accordée par la Constitution ou en vertu de celle-ci; cette autonomie n'aurait d'ailleurs pas de portée si le seul fait qu'il existe des différences de traitement entre les destinataires des règles s'appliquant à une même matière dans chacune des régions devait être considéré comme constitutif d'un excès de compétence, d'une discrimination ou d'une violation de l'égalité des Belges devant la loi (voy. en ce sens l'arrêt de la Cour n° 35/95 et l'arrêt du Conseil d'Etat n° 43.880 du 27 août 1993).

A.67. A peine de vider de tout sens le principe de l'autonomie des régions ainsi que la compétence dévolue aux régions en la matière par l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles, on ne peut que conclure au caractère non fondé du moyen.

A.68. Le moyen manque en droit (voy. arrêts n°s 25/91, 33/91, 74/92, 78/92, 14/93).

Réponse des parties requérantes

Quant à la recevabilité

A.69. Tout conducteur de taxi exerçant son activité professionnelle au départ de la Région de Bruxelles-Capitale voit sa situation affectée directement et défavorablement par l'ordonnance attaquée. La seconde partie requérante justifie donc d'un intérêt à son recours.

Quant au fond

A.70. Les dispositions attaquées ne s'appliquent qu'aux seuls exploitants de taxis établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et non à ceux qui ont la possibilité d'exercer leur activité sur ce territoire. La discrimination entre ces deux catégories de personnes est manifeste.

A.71. L'inégalité résulte en outre du non-respect de l'article 92bis, § 2, c), qui imposait de conclure un accord de coopération, ainsi que l'avait relevé le Conseil d'Etat. Pour contourner cet obstacle, la Région a modifié son projet, particulièrement l'article 3. Mais le Conseil d'Etat avait souligné que le gouvernement devait se demander si, en donnant à son projet une portée restreinte aux services de taxis localisés dans la Région de Bruxelles-Capitale, il n'instaurait pas un régime plus sévère que dans les autres régions, et si, ce faisant, le projet répond encore à l'objectif économique poursuivi. Il y a donc violation des articles 10 et 11 de la Constitution.

- B -

Quant à la recevabilité des recours

B.1. Les parties requérantes dans les recours inscrits sous les numéros 887 et 907 du rôle exploitent chacune un service de location de voitures avec chauffeur. Elles justifient d'un intérêt à attaquer les dispositions de l'ordonnance qui réglementent cette activité.

Les parties requérantes dans le recours inscrit sous le numéro 908 du rôle justifient d'un intérêt à l'annulation du chapitre II, qui réglemente les services de taxis. Ces dispositions sont de nature à affecter défavorablement tant les intérêts collectifs de la première partie requérante que la situation du deuxième requérant.

Quant au premier moyen du recours inscrit sous le numéro 887 du rôle et au second moyen du recours inscrit sous le numéro 907 du rôle

B.2. Les parties requérantes soutiennent que l'ordonnance attaquée, qui règle les services de location de voitures avec chauffeur qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région, viole les articles 2 et 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises et aurait dû faire l'objet d'un accord de coopération préalable entre les régions concernées, en application de l'article 92bis, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

B.3. La loi spéciale du 8 août 1988 a introduit dans l'article 6, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles une rubrique « X » aux termes de laquelle les régions sont compétentes notamment pour « le transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés et les services de taxis. » (article 6, § 1er, X, 8°)

B.4. La même loi spéciale du 8 août 1988 a introduit dans la loi spéciale du 8 août 1980 un article 92*bis* dont le deuxième paragraphe 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. La loi spéciale du 16 juillet 1993 a ajouté à l'article 6, § 1er, X, 8°, précité : « et les services de location de voitures avec chauffeur ». Bien que la même loi ait modifié l'article 92*bis* précité, elle n'a pas ajouté les mêmes mots au paragraphe 2, c), qui concerne les accords de coopération.

Cette disposition n'impose donc pas aux régions de conclure un accord de coopération à propos des services de location de voitures avec chauffeur qui s'étendent sur le territoire de plus d'une région.

Même si l'on admettait la thèse des requérants selon laquelle l'absence d'une telle exigence serait imputable à une lacune dans la loi spéciale, compte tenu de ce qui a été exposé ci-dessus, il n'appartient pas à la Cour d'interpréter, en l'espèce, le silence de la loi.

En ce qu'il est pris de la violation de l'article 92*bis*, § 2, c), de la loi spéciale du 8 août 1980, modifié par la loi spéciale du 8 août 1988, le moyen manque en droit.

En ce qu'il est pris de la violation des règles fixant la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale, le moyen se confond avec le premier moyen du recours inscrit sous le numéro 907 du rôle. Il sera examiné avec celui-ci.

Quant au premier moyen du recours inscrit sous le numéro 907 du rôle et à la partie réservée du premier moyen du recours inscrit sous le numéro 887 du rôle

B.6. La partie requérante dans le recours inscrit sous le numéro 907 du rôle fait observer que, bien qu'elle soit installée en dehors de la Région de Bruxelles-Capitale, elle se voit interdire de continuer d'accomplir des prestations dans cette Région sans avoir obtenu l'autorisation exigée par l'ordonnance attaquée. Elle estime qu'il est porté atteinte aux règles de compétence et, plus particulièrement, à la libre prestation des services, à la liberté de commerce et d'industrie et au cadre normatif général de l'union économique et de l'unité monétaire (article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980).

La partie requérante dans le recours inscrit sous le numéro 887 du rôle invoque la violation de l'article 2 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, qui détermine le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et la violation de l'article 4 de la même loi, qui attribue à cette Région les mêmes compétences qu'aux deux autres régions, sous réserve des exceptions qu'il mentionne.

B.7.1. La Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour réglementer l'activité de location de voitures avec chauffeur sur son territoire (article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980, modifié par la loi spéciale du 16 juillet 1993, et articles 2 et 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises).

B.7.2. L'article 16 de l'ordonnance litigieuse dispose :

« Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale un service de location de voitures avec chauffeur au moyen d'un ou de plusieurs véhicules.

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

L'autorisation d'exploiter n'emporte aucune autorisation de stationner sur des points particuliers de la voie publique. »

Dans les travaux préparatoires, cette disposition est commentée comme suit :

« Afin d'éviter que des services de location de voitures avec chauffeur établis sur le territoire d'autres régions et demeurant dès lors dans l'absence totale de réglementation applicable ne puissent porter atteinte aux intérêts des services de taxis d'une part et aux services de location de voitures avec chauffeur autorisés en Région de Bruxelles-Capitale d'autre part, il est prévu que seuls les exploitants titulaires d'une autorisation délivrée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pourront effectuer des courses dont le point de départ est situé sur le territoire de la Région.

Ce critère permet d'assurer à la fois la compétence de la Région pour légiférer en cette matière et pour assurer un effet utile aux dispositions projetées » (*Doc.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/1, p. 20).

B.7.3. Il ressort du texte de l'article 16 précité et des travaux préparatoires y afférents qu'une autorisation est seulement requise pour des prestations dont le point de départ pour l'utilisateur est situé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cette disposition n'empêche pas que des déplacements pour une prestation de service avec chauffeur dont le point de départ est situé hors de la Région de Bruxelles-Capitale puissent être poursuivis sur le territoire de cette région sans qu'une autorisation soit nécessaire à cette fin. Elle ne porte donc pas une atteinte disproportionnée à la libre prestation des services.

Par ailleurs, l'élément pris en considération, à savoir le point de départ de la prestation de service, constitue un critère de rattachement pertinent permettant de localiser la matière à régler exclusivement dans la sphère de compétence territoriale de la Région de Bruxelles-Capitale.

B.7.4. Il s'ensuit que les dispositions litigieuses ne portent pas atteinte aux règles énoncées à l'article 6, § 1er, VI, alinéa 3, de la loi spéciale du 8 août 1980, de telle sorte que le législateur régional n'a pas violé les compétences que lui attribuent les articles 2 et 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989.

B.8. Le moyen n'est pas fondé.

Quant au deuxième moyen du recours inscrit sous le numéro 887 du rôle

B.9. La partie requérante soutient que l'article 17 de l'ordonnance attaquée porte une atteinte discriminatoire aux libertés économiques garanties par les dispositions mentionnées au moyen, d'une part, en ce qu'il impose à ses clients de se déplacer eux-mêmes au siège de la requérante pour y conclure le contrat de transport, préalablement à toute prise en charge, et interdit à ses préposés de recevoir du client, sur place, le paiement du transport (§ 1er, 4^o) et, d'autre part, en ce qu'il interdit que ses véhicules stationnent sur la voie publique avant d'avoir fait l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise (§ 1er, 5^o) et interdit également qu'ils soient munis d'une radio qui permettrait d'avertir les chauffeurs qu'un client les attend (§ 1er, 9^o).

B.10. Il ressort des travaux préparatoires de l'ordonnance attaquée que le législateur régional s'est inspiré des conclusions d'une étude sur la rentabilité des services de taxis, selon laquelle le déséquilibre de ce secteur était « de nature à conduire la plupart des exploitants à ne plus pouvoir garantir le revenu minimum légal à leurs chauffeurs, à recourir, davantage encore que par le passé, à des pratiques irrégulières, voire même à provoquer une crise d'une gravité telle pour le secteur que ce service d'intérêt public pourrait ne plus être assuré ». Parmi les quatre sources de nuisances menaçant « la qualité, voire la survie, du service rendu au public », l'étude citait « la concurrence de services de location de voitures avec chauffeur, débordant de leur sphère naturelle

d'activité » (*Doc.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/1, pp. 2 et 3). Cette activité n'étant soumise à aucune réglementation particulière, les services de location de voitures avec chauffeur « ont rapidement constitué dans certains cas une nouvelle source de concurrence déloyale au préjudice des entreprises de taxis soumises, quant à elles, aux nombreuses obligations légales et réglementaires découlant de la loi du 27 décembre 1974 et de ses arrêtés d'exécution » (*ibidem*, p. 6). L'urgence de l'ordonnance en projet a été justifiée par « la détérioration de la situation dans le secteur » et plus particulièrement par « la guerre entre les sociétés de taxis et les sociétés dites de limousines » (*Doc.*, Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, 1994-1995, n° A-368/2, p. 3).

B.11. La loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis et ses arrêtés d'exécution soumettent les services de taxis à des obligations auxquelles ne sont pas astreints les exploitants de services de location de voitures avec chauffeur. Les services de taxis étant considérés comme des prestations de services à caractère d'utilité publique, le législateur régional peut prendre des mesures afin d'éviter que les services de location de voitures avec chauffeur ne compromettent l'activité des services de taxis. La distinction découlant des mesures litigieuses repose sur un critère objectif présentant un rapport raisonnable de proportionnalité avec le but poursuivi qui est d'assurer la survie et la rentabilité des services de taxis.

B.12. La Cour doit cependant vérifier si les mesures litigieuses, séparément ou par leur addition, ne sont pas disproportionnées par rapport au but poursuivi.

B.13. L'article 17 de l'ordonnance attaquée dispose :

« § 1er. Les conditions d'exploitation des services de location de voitures avec chauffeur sont fixées par le Gouvernement. Elles consacrent au moins l'application des principes suivants :

[...]

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

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

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

[...]

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

B.14. De telles exigences sont de nature à différencier les deux activités réglées par l'ordonnance attaquée et à ne pas permettre que celles des services de location de voitures avec chauffeur empiètent sur celles des services de taxis.

Selon l'article 2 de l'ordonnance, les taxis ont notamment pour caractéristique d'être « mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique [...], soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique ». L'article 3 dispose que l'autorisation d'exploiter un service de taxis « 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. »

En interdisant aux voitures de location de stationner sur la voie publique sauf si elles ont fait l'objet d'une location, en exigeant que le contrat relatif au transport qu'elles effectuent soit constaté par écrit et en n'autorisant le paiement du transport qu'après

réception de la facture, le législateur régional a pris des mesures propres à faire respecter l'interdiction qui est faite à ces voitures d'effectuer le service de taxis et à contrôler le respect de cette interdiction.

B.15. L'article 17, § 1er, 5°, n'a pas la portée que lui donne la partie requérante.

Si une lecture littérale et isolée de l'article 17, § 1er, 5°, semble interdire de prendre des passagers qui ne se seraient pas eux-mêmes déplacés au siège de l'entreprise, cette disposition, lue en combinaison avec le 4°, indique que la location « au siège de l'entreprise » peut se faire autrement que par écrit puisqu'il est explicitement prévu que le contrat écrit peut être signé à bord du véhicule. Pour autant qu'une convention ait été préalablement conclue avec l'entreprise, fût-ce par téléphone ou par télécopieur, la disposition en cause n'interdit nullement que le véhicule se déplace pour aller chercher le client.

Dans cette interprétation, qui est aussi celle du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'article 17, § 1er, 5°, impose certes d'importantes restrictions aux activités de location de voitures avec chauffeur, mais ces restrictions sont conformes au but poursuivi et ne sont pas disproportionnées à celui-ci.

B.16. Quant à l'interdiction inscrite au 9° de l'article 17, elle concerne uniquement l'hypothèse où le véhicule lui-même est équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication au sens de l'article 1er, 4°, de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, c'est-à-dire « tout générateur ou récepteur d'oscillations électromagnétiques conçu pour émettre ou recevoir des radiocommunications, à l'exception des appareils destinés exclusivement à la réception des émissions de radiodiffusion sonore ou télévisuelle ».

En interdisant que les voitures de location avec chauffeur soient équipées d'un tel appareil, le législateur régional a pris une mesure qui est en rapport avec l'objectif qu'il poursuit et qui n'est pas disproportionnée à cet objectif.

En effet, une telle interdiction est de nature à renforcer les critères de distinction entre les deux activités réglementées.

B.17. Il résulte de l'analyse des dispositions litigieuses et de la portée qui doit être donnée à chacune d'entre elles que, ni séparément, ni par leur addition, elles ne portent une atteinte disproportionnée aux libertés invoquées au moyen.

Le moyen n'est pas fondé.

Quant au troisième moyen du recours inscrit sous le numéro 887 du rôle

B.18. Il ressort des justifications données en B.10 à B.16 que les restrictions apportées à la liberté de circulation des personnes par l'article 17, § 1er, 4°, 5° et 9°, de l'ordonnance attaquée ne sont pas discriminatoires.

Quant au quatrième moyen du recours inscrit sous le numéro 887 du rôle

B.19. L'article 29, alinéa 3, de l'ordonnance attaquée dispose :

« Le Gouvernement fixe les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur. »

La partie requérante estime qu'en habilitant le gouvernement à fixer ces tarifs, la Région de Bruxelles-Capitale a empiété sur les compétences que l'article 6, § 1er, VI, alinéa 5, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles réserve à

l'autorité fédérale. Cet article, qui traite des compétences attribuées aux régions en matière d'économie, prévoit que c'est l'autorité fédérale qui est seule compétente pour « la politique des prix et des revenus ».

B.20. En vertu de l'article 6, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980, les régions sont compétentes en matière de services de taxis et de location de voitures avec chauffeur. Cette compétence comporte en l'espèce celle de fixer les tarifs applicables aux services précités.

B.21. Une telle compétence ne pourrait aller à l'encontre de celle qui est attribuée à l'autorité fédérale en matière de politique des prix par l'article 6, § 1er, VI, alinéa 5, 3°, de la loi spéciale précitée. Cette réserve de compétence ne peut cependant aller jusqu'à enlever aux régions la compétence de fixer les tarifs des services qui relèvent de matières qui leur sont attribuées. Elle signifie que, dans la fixation des tarifs, l'autorité régionale doit tenir compte de la politique générale des prix menée par l'autorité fédérale.

B.22. En l'espèce, l'ordonnance habilite le gouvernement de la région à fixer uniquement des prix minimums applicables aux services de location de voitures avec chauffeur, dans la perspective d'assurer la viabilité des services de taxis.

Ni les parties requérantes ni le Conseil des ministres, partie intervenante, n'indiquent - et la Cour n'aperçoit pas - en quoi cette habilitation irait à l'encontre de la compétence en matière de politique des prix réservée à l'autorité fédérale.

B.23. En habilitant le gouvernement à fixer des prix minimums, le législateur régional n'a pas empiété sur les compétences fédérales et il ne peut être présumé avoir autorisé le gouvernement à le faire.

Le moyen pris de la violation de l'article 6, § 1er, VI, alinéa 5, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 n'est pas fondé.

Quant au moyen unique du recours inscrit sous le numéro 908 du rôle

B.24. Les parties requérantes soutiennent que l'ordonnance attaquée instaure une discrimination entre les chauffeurs de taxis selon la région où ils exercent leur activité.

B.25. Une différence de traitement dans des matières où les communautés et les régions disposent de compétences propres est la conséquence possible de politiques distinctes permises par l'autonomie qui leur est accordée par la Constitution ou en vertu de celle-ci; une telle différence ne peut en soi être jugée contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution. Cette autonomie serait dépourvue de signification si le seul fait qu'il existe des différences de traitement entre les destinataires de règles s'appliquant à une même matière dans les diverses communautés et régions était jugé contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution.

Le moyen n'est pas fondé.

Par ces motifs,

la Cour

rejette les recours.

Ainsi prononcé 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 d'arbitrage, à l'audience publique du 15 octobre 1996.

Le greffier,

Le président,

L. Potoms

M. Melchior