

si cela n'était pas possible (*quod non*), d'en écarter l'application dans le cas d'espèce.

20. On relève à ce sujet que l'arrêt commenté ferait l'objet d'un pourvoi en cassation, notamment pour violation de la compétence du régulateur en matière de tarifs de réseau.

... pourtant partagé par la Cour d'appel de Bruxelles

21. Force est toutefois de constater que la chambre de la Cour d'appel de Bruxelles spécialisée dans le contentieux des régulateurs – pourtant chevronnée en matière de tarifs de distribution d'électricité – a tenu un raisonnement similaire à celui que l'on a cru pouvoir attribuer au peu d'expérience de la Cour d'appel de Liège dans un nouveau contentieux. Dans un arrêt « PV Vlaanderen »³² du 27 novembre 2013, la Cour d'appel de Bruxelles avait en effet annulé une série de décisions de la CREG visant à faire davantage contribuer au budget tarifaire les *prosumers* disposant d'un « compteur qui tourne à l'envers », via l'insertion d'une redevance de réseau forfaitaire (*netvergoeding*). Là aussi, la Cour d'appel avait annulé les décisions du régulateur, notamment parce qu'elles entreraient en contradiction avec des dispositions du règlement technique régional flamand, e.a. en matière d'accès au réseau³³.

22. À notre sens, sur ce point précis, la Cour d'appel de Bruxelles procède de la même conception erronée que celle de son *alter ego* de Liège dans l'arrêt commenté. À savoir considérer que des dispositions réglementaires de nature non tarifaire puissent – non-obstant les règles européennes d'indépendance et d'exclusivité de compétence – interférer sur le contenu de l'exercice de la compétence de régulation des tarifs de réseau. L'on sait que le politique a parfois quelque réticence à reconnaître aux régulateurs de l'énergie la plénitude des prérogatives qui leur ont été allouées en matière tarifaire par des normes européennes. Dans ce contexte, il n'est que plus important que les instances juridictionnelles veillent à la correcte application des règles européennes en vigueur.

23. C'est d'autant plus marquant qu'en l'espèce le politique ne semblait pas trouver ombrage dans l'intervention de la CWaPE. Paradoxalement, les effets de l'arrêt TPCV pourraient même se voir limités dans le

temps par une intervention réglementaire. Étant donné que la Cour a jugé que le régime de compensation des flux prévu par la réglementation wallonne en vigueur étendrait ses effets aux tarifs de distribution et que cette extension aux tarifs est considérée par d'aucuns comme inéquitable, il est en effet question de supprimer ledit régime, de manière à priver les *prosumers* de (tout) l'avantage dont ils disposent.

Conclusion

24. En synthèse, l'arrêt TPCV soulève une belle question (à savoir une certaine inadéquation entre la procédure civile et la nature de recours contre un acte administratif auquel elle s'applique) qui est toutefois sans incidence en l'espèce ; tandis qu'il tranche, de façon légère et à notre sens hautement contestable, la question de fond qui lui était soumise (à savoir l'articulation entre les compétences tarifaires du régulateur et le cadre réglementaire issu d'autorités politiques). Il reste à espérer que – respectivement – le législateur et la Cour de cassation viennent apporter les réponses adéquates à ces deux questions.

Damien VERHOEVEN

Avocat Liedekerke Wolters Waelbroeck Kirkpatrick

Tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles, 23 septembre 2015

Siège : N. Swalens

Plaideurs : M. Pittie, N. Callens ; E. Maron et J.Y. Cerckel ; E. De Gryse, E. Cornu et J. Clinck ; F. Schmitz, M. Vanderbiest, M. Vanderhasselt ; J. Ciarniello

En cause de : Uber SPRL, TRB, Uber BV et al./Région de Bruxelles-Capitale, FeBeT, GTLVZW

Transport de personne par route – Service de taxis – Application *Uberpop* – Notion de rémunération – Compensation des coûts réels – Liberté d'entreprise – Libre prestation de service – Concurrence déloyale – Action en cessation

(...)

national, une interprétation et une application conformes aux exigences du droit communautaire et, pour autant qu'une telle interprétation conforme n'est pas possible, s'agissant des dispositions du traité qui confèrent aux particuliers des droits qu'ils peuvent faire valoir en justice et que les juridictions nationales doivent sauvegarder, de laisser inappliquée toute disposition du droit interne qui serait contraire auxdites dispositions ».

32. Bruxelles, 27 novembre 2013, 2013/AR/26 (PV Vlaanderen e.a./CREG), M.E.R., 2014/4, p. 319.

33. *Ibid.*, §§ 56 et 57 : « Anders uitgedrukt, vanuit het oogpunt van het TRDE [Technisch Regulelement Distributie van Elektriciteit] wordt de elektriciteit die door de netgebruikers op het distributienet wordt geplaatst niet gekwalificeerd als geïnjecteerde elektriciteit, zodat de distributienetbeheerders ten hunne opzichte niet de rechten kunnen doen gelden die ze kunnen doen gelden ten aanzien van netgebruikers die elektriciteit injecteren. Het lijkt geen twijfel dat de bestreden beslissingen aannemen – de redengeving doet zulks blijken – dat voor de doeleinden van het beheer van en de toegang tot het elektriciteitsdistributienet de elektriciteit die opgewekt wordt door decentrale productie-installaties met een vermogen dat kleiner is of gelijk aan 10 kW, te beschouwen valt als geïnjecteerde elektriciteit. Zodoende doen de bestreden beslissingen afbreuk aan de exclusieve bevoegdheid van de Vlaamse regelgever, die over het beheer en de toegang tot het distributienet op dat punt anders heeft beslist ». On soulignera du reste, à ce dernier égard, que les conditions d'accès au réseau – pas uniquement les tarifs – font partie des compétences exclusives du régulateur, conformément à l'article 37(6) a) de la directive 2009/72/CE. La Commission européenne l'a rappelé à l'état belge, dans une mise en demeure adressée pour transposition incorrecte des troisièmes directives Électricité et Gaz 2009/72/CE et 2009/73/CE (mise en demeure du 16 octobre 2014, 2014/2189 c(2014) 7337 final, non publiée), suivie d'un avis motivé (au sens de l'art. 258 TFUE) du 25 février 2016, qui constitue la dernière étape avant une citation en manquement devant la Cour de justice (voy. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-319_nl.htm).

1. La procédure

1. Par citation signifiée à la date du 5 mars 2014, TRB a intenté devant le Président du tribunal de commerce de Bruxelles, une action en cessation contre Uber SPRL.

2. Cette action a été lancée en application de la loi du 6 avril 2010, relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur et la loi du 6 avril 2010 concernant la réglementation de certaines procédures dans le cadre de la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et la protection du consommateur (actuellement, Livres VI et XVII du Code de droit économique).

3. Par jugement par défaut du 31 mars 2014, le Président a déclaré la prétention de TRB recevable et fondée.

4. Ce jugement a été dûment notifié le 11 avril 2014, à Uber SPRL.

5. Par citation signifiée à la date du 24 avril 2014, Uber SPRL s'est opposée au jugement.

6. L'affaire a été portée devant le président du Tribunal de Commerce francophone de Bruxelles.

7. À la date du 23 mai 2014 Uber et al. ont été appelés en intervention forcée par TRB.

8. À l'audience d'introduction du 5 juin 2014, une demande de changement de langue a été présentée par Uber et al. TRB s'est opposée au changement de langue.

9. Le changement de langue a été autorisé par jugement du 17 septembre 2014 et l'affaire a été renvoyée au Tribunal de Commerce néerlandophone de Bruxelles.

10. Les parties ont présenté leurs arguments et leurs conclusions aux audiences publiques du 2 et du 9 septembre 2015. Le Juge des cessations a ensuite pris l'affaire en délibéré le 9 septembre 2015.

11. Les dispositions de la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire ont été respectées.

12. Le jugement est contradictoire.

2. Les faits

13. Les faits pertinents pour évaluer l'affaire peuvent être résumés comme suit.

14. Uber BV et al. se présentent comme des entreprises qui développent et exploitent des applications mobiles (« apps ») pour smartphones, qui mettent les utilisateurs-passagers en contact avec les utilisateurs-conducteur. L'application spécifique qui concerne cette affaire, est commercialisée sous le nom *UberPop*.

Sur le site <https://www.uber.com/legal/nld/term> et dans les conditions générales (Pièce III.1bundel Uber BV et al.) la définition suivante de services de Uber BV et al. est donnée :

« *Uber propose des informations et permet d'obtenir des services de transport offerts par des tiers transporteurs, chauffeurs ou exploitants de parcs de véhicules ("le transporteur"). Ces services peuvent être demandés par le biais de*

l'utilisation d'une application fournie par Uber, téléchargée et installée par vos soins sur votre téléphone portable (smartphone) ("l'application"). »

Et en outre :

« *Pour éviter toute ambiguïté : Uber n'est pas un fournisseur de services de transport ; Uber n'est pas une entreprise de transport. Il appartient au transporteur d'offrir les services de transport qui peuvent être demandés par le biais de l'utilisation de l'application et/ou du service. Uber agit simplement en tant qu'intermédiaire entre le transporteur et vous. La prestation de services de transport par le transporteur est donc régie par le contrat (devant être) conclu entre vous et le transporteur. Uber ne sera jamais une partie à ce contrat. »*

15. TRB (partie requérante originale) n'exploite pas elle-même un service de taxi, mais elle "assure le rôle de l'échange téléphonique entre les clients et les taxis qui lui sont affiliés, principalement sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale". TRB, qui opère sur le marché sous le nom commercial de "Taxis Verts" ou traduit en néerlandais "Groene Taxi's", n'est donc pas elle-même soumise aux règles concernant les services de taxis tels que définis dans l'Ordonnance. Les chauffeurs de taxis professionnels qui sont membres de son réseau et à qui elle attribue des demandes de course le sont. Les parties sont d'accord sur ce point.

16. Selon TRB, le service commercialisé par Uber doit intégralement être comparé avec les services qu'elle offre. TRB fait valoir que dans les deux cas, les clients bénéficient d'un transport rémunéré qui répond à la notion de service de taxi tel que défini par l'article 2, 1° de l'Ordonnance du 27 avril 1995. Toujours selon TRB, les services qui sont mis à la disposition sont d'autant plus comparables maintenant que TRB a également une application Internet à la disposition du public. Toujours selon TRB, cette application permet de commander une course et possède les mêmes caractéristiques que l'application d'Uber et al. (*UberPop*).

17. En résumé, TRB reproche à Uber SPRL et Uber et al. de commercialiser, ou au moins, de participer à la commercialisation d'un service dans le cadre duquel des courses, correspondant à la notion de services de taxi, sont confiées à des conducteurs qui ne possèdent pas la licence requise et qui ne respectent pas les obligations imposées par les règlements à cet égard. Selon TRB cette situation crée une distorsion de concurrence au détriment des opérateurs et des conducteurs qui sont titulaires d'une licence, ainsi qu'au détriment des centrales d'échanges téléphoniques comme TRB, auxquelles ils sont affiliés.

3. Les actions des parties

3.1 Uber SPRL demande au juge des cessations :

« *A titre principal D'annuler le jugement du Tribunal de Commerce Francophone de Bruxelles du 31 mars 2014.*

A titre subsidiaire

Si votre tribunal estime qu'il ne peut pas être fait droit à la demande à titre principal, de déclarer la demande initiale de la partie défenderesse sur opposition par rapport à la SPRL Uber irrecevable ou au moins non fondée.

En tous cas, de condamner la partie défenderesse sur oppo-

sition aux frais, y compris la compensation prévue à l'article 1022 du Code judiciaire. »

3.2 TRB demande au juge des cessations :

- « De dire pour droit qu'en passant des demandes de courses aux conducteurs qui ne possèdent pas la licence visée aux articles 3 et 16 de l'Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou au moins en participant à l'envoi de ces requêtes et/ou en y contribuant, que la requérante sur opposition et la partie défenderesse appelée en intervention forcée effectuent des actes en violation des pratiques honnêtes du marché ;
- d'ordonner à la requérante sur opposition et à la défenderesse appelée en intervention forcée de cesser d'offrir des courses aux conducteurs qui ne disposent pas des licences visées aux articles 3 et 16 de l'Ordonnance précitée, ainsi que de cesser le transfert de ces voyages et/ou d'y contribuer, sous peine d'une astreinte d'un montant de € 10.000 par partie et par infraction constatée à partir du jour suivant la notification du jugement intermédiaire ;
- d'ordonner la publication, au détriment de la requérante et des défenderesses appelées en intervention forcée, du jugement intermédiaire dans les journaux *Le Soir*, *La Libre Belgique* et *La Dernière Heure*, à la fois dans leur édition papier et sur leur site web ;
- d'ordonner la publication de la décision intermédiaire sur le site web de la demanderesse sur opposition et des défenderesses appelées en intervention forcée (www.uber.com) et sur l'application même, ainsi que le message suivant : « le Tribunal de Commerce de Bruxelles chambre des actions en cessation, a condamné UBER Belgium SPRL, UBER BV, UBER International BV et RASIER OPERATIONS BV conformément à un jugement en date du... en raisons de pratiques commerciales trompeuses et en violation des pratiques commerciales loyales, pour avoir incité les personnes qui prennent connaissance des différents moyens de publicité gérés par la demanderesse en opposition et les défenderesses en intervention volontaire, à participer comme conducteur ou passager au service de transport appelé UBERPOP, en donnant l'impression que le service est légal et autorisé, bien que ce ne soit pas le cas, étant entendu que ces pratiques exposent les utilisateurs à de poursuites pénales » ;
- d'ordonner que l'accès à l'application UBER sur les « portails de vente de logiciels » Apple Store et Google Play en Belgique soit retiré, à peine d'une astreinte de € 10.000 par partie et par jour de retard après la signification du jugement intermédiaire ;
- d'ordonner que la requérante sur opposition et les défenderesses appelées en intervention forcée cessent l'enregistrement des utilisateurs de l'application, sous peine d'une astreinte de € 10.000 par partie et par jour de retard à partir de la signification du jugement intermédiaire. »

3.3 Uber BV et al. demandent au juge des cessations :

- « de déclarer la demande de TRB non-recevable au moins non-fondée ;
- d'établir que TAXI RADIO BRUXELLOIS se rend coupable, entre autres, en incluant des clauses de non-concurrence dans ses contrats et par la conclusion d'accords restreignant la concurrence avec ses concurrents et cocontractants, d'une violation du droit de la concurrence en vertu des articles VI.1§1 et/ou VI.2 du Code de droit économique

et/ou en vertu des articles 101 et/ou 102 du TFUE, ainsi qu'à des pratiques du marché déloyales au sens des articles VI.104 et VI.105 CDE ;

- d'interdire à Taxi Radio BRUXELLOIS d'inclure des clauses de non-concurrence dans ses contrats et de conclure des accords restrictifs rivaux avec ses concurrents et cocontractants et d'ordonner la cessation de telles pratiques sous peine d'une astreinte de 10 000 EUR par acte contraire à l'ordre de cessation intervenant et par jour que cet acte est poursuivi ;
- de condamner RADIO TAXI BRUXELLOIS à tout frais, y compris les frais de justice prévus dans l'art. 1022 du Code judiciaire. »

3.4 La Région de Bruxelles-Capitale demande au juge des cessations :

- « de dire pour droit que par la transmission des demandes de courses aux conducteurs qui ne possèdent pas la licence visée aux articles 3 et 16 de l'Ordonnance en date du 23 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, ou au moins par la participation dans l'envoi de ces requêtes et/ou en y contribuant, que la requérante sur opposition et la partie défenderesse appelée en intervention forcée effectuent des actes en violation avec les pratiques honnêtes du marché ;
- d'ordonner à la requérante sur opposition et à la défenderesse intervenante de cesser d'offrir des courses aux conducteurs qui ne disposent pas des licences visées aux articles 3 et 16 de l'Ordonnance précitée, ainsi que de cesser le transfert de ces voyages et/ou d'y contribuer, sous peine d'une astreinte d'un montant de € 10.000 par partie et par infraction constatée à partir du jour suivant la notification du jugement intermédiaire ;
- d'ordonner la publication, au détriment de la requérante et des défenderesses appelées en intervention forcée, du jugement intermédiaire dans les journaux *Le Soir*, *La Libre Belgique* et *La Dernière Heure*, à la fois dans leur édition papier et sur leur site web ;
- d'ordonner la publication de la décision intermédiaire sur le site web de la demanderesse sur opposition et des défenderesses intervenantes (www.uber.com) et sur l'application même, ainsi que le message suivant : « le Tribunal de Commerce de Bruxelles chambre des actions en cessation, a condamné UBER Belgium SPRL, UBER BV, UBER International BV et RASIER OPERATIONS BV conformément à un jugement en date du... en raisons de pratiques commerciales trompeuses et en violation des pratiques commerciales loyales, pour avoir incité les personnes qui prennent connaissance des différents moyens de publicité gérés par la demanderesse en opposition et les défenderesses en intervention volontaire, à participer comme conducteur ou passager au service de transport appelé UBERPOP, en donnant l'impression que le service est légal et autorisé, bien que ce ne soit pas le cas, étant entendu que ces pratiques exposent les utilisateurs à de poursuites pénales » ;
- d'ordonner que l'accès à l'application UBER sur les « portails de vente de logiciels » Apple Store et Google Play en Belgique soit retiré, à peine d'une astreinte de € 10.000 par partie et par jour de retard après la signification du jugement intermédiaire ;
- d'ordonner que la requérante sur opposition et les défenderesses appelées en intervention forcée cessent l'enregistrement des utilisateurs de l'application, sous peine d'une astreinte de € 10.000 par partie et par jour de retard à partir

de la signification du jugement intermédiaire. »

3.5 FeBeT et G.T.L. demandent au Juge des cessations :

« De donner acte aux requérants de leur intervention volontaire dans la procédure avec le numéro de rôle A / 14/52859 et de déclarer cette intervention volontaire recevable et fondé ».

4. Reprise d'instance par TBR

18. Uber BV et al. invoquent que l'acte de reprise d'instance par TRB est nul. Selon Uber BV et al., l'acte de reprise d'instance doit, en vertu des articles 815 et 816 du Code judiciaire, contenir les raisons pour lesquelles TBR reprend l'instance et *in casu* les raisons ne sont pas claires. Selon Uber BV et al. il n'est pas prouvé que TRB ait la capacité nécessaire pour une reprise d'instance.

19. Selon l'avis du Juge des cessations, la reprise d'instance est suffisamment claire. L'acte indique clairement qu'il est déposé dans le cadre du différend entre la SA Coficab et les autres parties. Après ce message il est indiqué à la page 2 et 3 *in fine*, que la reprise d'instance est faite par TRB. Les pièces démontrent que TRB, en tant que successeur, possède la qualité nécessaire pour poursuivre la procédure.

20. Contrairement à ce que Uber BV et al. soutiennent la reprise d'instance a également été notifiée à aux autres parties par pli judiciaire du 16 avril 2015.

21. Le Juge des cessations rejette l'exception. Il en résulte également l'absence de fondement de la demande d'intervention volontaire de TRB.

5. La recevabilité

5.1 La recevabilité de la demande initiale de TRB

22. Uber SPRL fait valoir qu'il n'a pas reçu l'assignation et invoque les articles 700 et suivants du Code judiciaire pour demander l'annulation de la citation à comparaître.

23. Uber SPRL ne parvient pas à clarifier quelles formes substantielles seraient violées. Ce n'est pas parce qu'une partie prétend ne pas avoir obtenu (une copie de) l'assignation que la citation serait nulle. L'acte dans le dossier de procédure fait foi (jusqu'à inscription en faux). Le juge des cessations rejette donc l'exception.

5.2 La recevabilité de la demande en intervention forcée contre Uber et al.

24. Uber BV et al. soutiennent que la demande de TRB est irrecevable par faute d'intérêt légitime. Ils font valoir que TRB dispose d'un monopole dont elle abuse et qu'elle a pour objectif de conserver avec l'injonction demandée.

25. Qui ne cherche qu'à préserver une situation contraire à l'ordre public avec sa demande ne dispose pas d'un intérêt légitime.¹

26. Au stade de l'examen du fond de l'affaire, Uber BV et al. font valoir que leur entreprise et celle de TRB ont des activités dont l'objet est complètement différent. Dans l'ensemble, Uber BV et al. font (selon leurs propres propos) de la facilitation de l'économie collaborative sociale où les coûts sont répartis entre particuliers, alors que TRB distribue des courses rémunérées de transport de personnes.

27. Il résulte de la thèse d'Uber et al. que si la demande de TRB est déclarée fondée, cela restera sans influence sur l'entreprise de TRB.

Autrement dit, la demande ne vise pas uniquement le maintien d'une situation qui est contraire à l'ordre public.

28. C'est pourquoi le Juge des cessations rejette l'exception d'Uber et al.

5.3 La demande de la Région de Bruxelles-Capitale

29. La Région Bruxelles-Capitale se fonde sur l'article VI.104 CDE, qui interdit tout acte contraire aux pratiques honnêtes du marché entre entreprises. La Région, représentée par le ministre, qualifie « tout acte contraire aux pratiques honnêtes du marché par lequel une entreprise porte atteinte ou peut porter atteinte aux intérêts professionnels d'une ou de plusieurs autres entreprises » y compris les violations des dispositions de l'Ordonnance Bruxelloise, comme un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché au sens de l'article VI.104 CDE.

30. Le pouvoir du ministre d'introduire une demande de cessation est limité par l'article XVII.7 CDE : L'action fondée sur l'article XVII.7 est formée à la demande : « 1° des intéressés ;

2° du ministre compétent pour la matière concernée ou du directeur général de la direction générale Contrôle et Médiation du Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie, sauf lorsque la demande porte sur un acte visé à l'article VI.104 ;

3° (...) »
Le passage souligné précise qu'une action en cessation en vertu de l'article VI.104 CDE est hors de la compétence du ministre.² Le ministre est le ministre de l'économie tel que défini par l'article I.1.3° CDE.

La Région de Bruxelles-Capitale ne peut pas se substituer aux entreprises. La norme prétendument violée n'est qu'un motif pour agir en cessation sur base de l'article VI.104 CDE. Dans cette mesure, la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, représentée par le ministre en charge de la mobilité, est irrecevable.

31. Dans ses conclusions complémentaires et de synthèse, la Région de Bruxelles-Capitale indique que sa demande est également soutenue par l'article XVII.2.12° CDE. Cet article désignerait le ministre en charge de la Mobilité et des Travaux publics comme « seule personne » compétente pour introduire une procédure sur base de cette disposition législative.

Cet article dispose :
« Le président du tribunal de commerce constate l'existence et ordonne également la cessation des infractions visées ci-dessous : (...)

1. Article 17 du Code judiciaire ; voir Cass. 2 avril 1998, C940438N, www.juridat.be.

2. A. Tallon, De wet op de marktpraktijken - Procedures en sancties, Bibliotheek Larcier, Larcier 2012, 63, n° 84.

12° l'exercice de la profession de transporteur de choses ou de personnes par route sans être titulaire des licences et autorisations de transport requises. »

Cette disposition législative n'est pas pertinente dans ce cas. La Région de Bruxelles-Capitale donne une portée incorrecte à cette disposition.

32. Le terme « transporteur de choses ou de personnes par route » de l'article XVII.2.12° CDE remonte à la Directive 96/26 du 29 avril 1996³ qui règle l'admission à la profession d'entrepreneur notamment du transport de passager par route, dans le cadre de laquelle l'article 97 la loi sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur (devenu l'article XVII.2 CDE) en droit belge a été complété par la disposition « l'exercice de la profession de transporteur de choses ou de personnes par route (tant en directe qu'en externalisant) sans être titulaire des licences et autorisations de transport requises est en soi une raison pour demander la cessation » (devenu article XVII.2 CDE)⁴. Cette directive a été abrogée par le Règlement européen 1071/2009⁵.

En d'autres termes, l'article XVII.2.12° CDE se réfère à ces instruments juridiques européens (à ce jour, au Règlement) et doit donc être expliqué sur cette base.

L'article 2.2 du Règlement 1071/2009 définit ce qui doit être considérée comme « profession de transporteur de choses ou de personnes par route » : « profession de transporteur de voyageurs par route », l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen de véhicules automobiles aptes, d'après leur type de construction et leur équipement, à transporter plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et affectés à cette utilisation, des transports de voyageurs, offerts au public ou à certaines catégories d'utilisateurs contre rémunération payée par la personne transportée ou par l'organisateur de transport ; »

Le terme « transporteur de personnes par route » couvre uniquement les véhicules qui sont aptes et destinés à transporter plus de neuf personnes. Cela signifie que le « service de taxi » au sens de l'Ordonnance Bruxelloise n'est pas inclus puisque ce type de transport de personnes est limité aux véhicules « apte à transporter au maximum neuf personnes » (article 2.1, a) Ordonnance). L'article XII.2.12° CDE est donc limité et ne peut pas, comme la Région Bruxelles-Capitale essaie de faire, couvrir un champ plus large. Un règlement est de nature très générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre. La base de la demande de la Région de Bruxelles Capitale est donc incorrecte. Elle estime que Uber BV et al. ont commis une infraction de l'article XII.2.12° CDE dès lors que Uber BV et al. n'auraient pas la licence requise pour les services de taxis, mais l'article cité dans le Code de droit économique ne concerne pas les services de taxi. L'intervention de la Région de Bruxelles-Capitale ne peut donc pas être supportée à cet égard.

33. La demande de la Région de Bruxelles Capitale est donc irrecevable.

6. Les motifs de la décision

6.1 A propos de la demande originale de TRB à l'encontre d'Uber BVBA

34. Uber SPRL soutient que ce n'est pas elle, mais d'autres sociétés du Groupe Uber qui offrent les services qui concernent le jugement par défaut.

L'objet social de Uber SPRL est de fournir du soutien au service de transport à travers des dispositifs mobiles.

35. TRB conteste cela, mais omet en même temps de prouver qu'Uber SPRL est active dans la distribution de demandes de courses aux transporteurs. Évidemment, ce n'est pas parce que, comme TRB soumet, le nom Uber apparaît dans le nom de commerce et dans la marque d'Uber SPRL, qu'Uber SPRL distribuerait des demandes de courses. Ainsi, le fait que certains administrateurs d'Uber SPRL exercent des fonctions dans d'autres sociétés du groupe ne prouve pas qu'Uber SPRL distribue des courses. La marque commune et les administrateurs communs sont inhérents au fonctionnement de groupes internationaux dans lesquels différentes entités développent des activités séparées. À partir des pièces il ne semble pas qu'Uber SPRL ait jamais prétendu ou même suggéré qu'il distribuerait des demandes de courses à Bruxelles. Uber BV et al. ne contestent pas qu'elles distribuent les demandes de courses et confirment qu'Uber SPRL ne distribue pas de courses.

36. Pour cette raison, le jugement par défaut du 31 mars 2014 devrait être réformé. La demande initiale du TRB à l'encontre d'Uber SPRL est non fondée.

6.2. A propos de la demande de TRB à l'encontre d'Uber BV et al.

37. Uber BV et al. se présentent comme des entreprises qui fournissent une application logicielle qui rassemble des particuliers, *in casu* le transporteur et le passager. Il s'agit, selon Uber BV et al., d'un système qui correspond à l'économie collaborative. Les transporteurs privés sont mis en contact avec des passagers potentiels qui doivent être transportés de A à B. L'objet est, selon Uber BV et al., en substance, de partager les frais de voitures avec les autres. Les taxis font partie du transport en commun (dans le sens où ils sont visibles, conduisent sur des voies séparées, etc.) et, par ailleurs, il y a le système Uber destiné à « accompagner ». Le système Uber représente une autre forme de transport dans laquelle les individus peuvent compter sur d'autres personnes afin d'être transportés. C'est un concept de « peer-to-peer » rendu possible par l'utilisation de la technologie de communication développée par Uber BV et al. Les utilisateurs et les transporteurs font partie d'une « communauté/community » (communauté/community qui est créée sur un site fermé) où existe une forme de contrôle social. Les transporteurs reçoivent un « score » et si quelque chose va mal tout le monde en est averti.

38. Uber BV et al. sont juste intermédiaires et donc pas exploitants de services de taxi. Uber BV et al. ne doivent donc pas disposer de licence. Il n'existe aucun doute à ce sujet. TRB ne possède d'ailleurs pas de permis pour ses services de répartition (service de dispatching).

39. La question est de savoir si les transporteurs qu'Uber BV et al. mettent en contact avec les utilisateurs possèdent la licence imposée par l'article 3 et à l'article 2, 1° de l'Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (ci-après l'« Ordonnance »).

40. Uber BV et al. font valoir à juste titre que la réglementation qui organise le service de taxi à Bruxelles date d'une époque où l'Internet existait à peine, ou, à tout le moins, il n'était question d'Internet accessible au public. Le juge des cessations est d'accord avec Uber BV et al. que le logiciel qu'ils ont développé et le concept susmentionné ne sont pas explicitement prévus par la réglementation.

41. Le juge des cessations constate qu'il n'est pas contesté que les transporteurs qui effectuent des courses à travers l'application de UberPop ne sont pas titulaires d'autorisations d'exploiter un service de taxi.

42. L'article 2, 1° de l'ordonnance définit les services de taxi comme suit :

1° services de taxis : ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après :

a) le véhicule, de type voiture, voiture mixte ou minibus, au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, est, d'après son type de construction et son équipement, apte à transporter au maximum neuf personnes – le chauffeur compris – et est destiné à cet effet ;

b) le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un point de stationnement déterminé sur la voie publique au sens du règlement général sur la police de la circulation routière, soit en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique ;

c) la mise à la disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places lorsque le véhicule est utilisé comme taxi, ou sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même lorsque le véhicule est utilisé comme taxi collectif avec l'autorisation du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

d) la destination est fixée par le client ;

43. Les conditions d'application de la réglementation sont donc les suivantes :

- Le service consiste en un transport de personnes rémunéré par un transporteur avec un véhicule qui répond aux caractéristiques reprises dans l'article 2, 1°, a) de l'Ordonnance ;
- le véhicule sera mis à la disposition du public, soit dans un parking spécifique sur la voie publique, soit dans un lieu qui n'est pas ouvert à la circulation publique ;
- la destination est déterminée par le client.

44. TRB remarque à juste titre que la notion de « service de taxi » n'est pas définie en fonction de la qualité du transporteur qui fait la course, ni en fonction de la nature du bien public.

45. En ce sens, Uber BV et al. invoquent à tort que le fait que la course est assurée par un « particulier » exclut l'existence d'un service de taxi. Il n'est nullement nécessaire que la course soit effectuée par un professionnel, et encore moins par un transporteur professionnel licencié, pour qu'il y ait un service de taxi. Si ce point de vue devait être suivi, il suffirait de ne pas être un transporteur professionnel pour être en mesure de fournir des courses complètement libres sans devoir obtenir d'autorisation préalable et sans respect d'une disposition réglementaire quelconque. Cette large interprétation ne trouve pas de soutien dans l'Ordonnance.

46. Uber BV et al. soutiennent également à tort que l'article 2, 1° b) de l'Ordonnance exprime la fonction des services de taxi, à savoir celle de l'utilité publique. L'utilité publique des services de taxi est définie à l'article 5 de l'Ordonnance : « L'autorisation est délivrée en fonction de l'utilité publique ». Aucun élément du texte de l'Ordonnance ne requiert que le service soit d'utilité publique pour qu'il soit question d'un service de taxi. Une fois qu'un conducteur Uber répond à une demande de course, il met son véhicule à disposition du public, dans la plupart des cas sur un parking spécifique des routes publiques. La condition posée par l'article 2, 1° b) de l'Ordonnance est alors satisfaite.

47. Le Juge des cessations ne suit pas non plus Uber BV et al. lorsqu'ils soutiennent que dans le cadre du service qu'ils fournissent, la destination n'est pas déterminée par le passager, mais bien par le transporteur. Lorsqu'un passager demande une course via UberPop, il indique effectivement la destination souhaitée. Si le transporteur accepte la course, il devra bien sûr apporter son client à la destination indiquée. La destination est donc déterminée par le passager dans le sens de l'article 2, 1° d) de l'Ordonnance.

48. Il reste encore l'examen de la première condition : la nature rémunérée ou non du transport.

49. Uber BV et al. concluent à ce sujet comme suit :

« Taxi Radio BRUXELLOIS indique l'existence d'un contrat de service de transporteurs » que les utilisateurs-transporteurs qui participent au « service en question » concluent avec Rasier Opérations BV [ndt : Rasier est une filiale de Uber]. Toutefois, il ne s'agit que d'un contrat qui rend possible les services via la plate-forme mobile sans qu'il y ait une « rémunération » quelconque.

Dans ses conclusions, Taxi Radio BRUXELLOIS se réfère à la structure des prix appliquée par UberPop, ainsi qu'à la nature commerciale du service afin de « prouver » que les compensations accordées aux utilisateurs-transporteurs sont plus élevées que le « coût ». [Uber BV et al.] ne prétendent pas que l'exécution de courses couvre exactement le coût du véhicule pour une course spécifique. La compensation vise cependant à une contribution aux coûts qui peut aider un particulier pour l'amortissement d'un véhicule, plutôt qu'à un salaire ou une rémunération au sens de l'Ordonnance. La tarification souple d'UberPop permet simplement d'approcher offre et demande. Un utilisateur-transporteur qui répond à des demandes de courses peut ainsi recevoir une compensation plus élevée, mais qui est encore inférieure à ce que les transporteurs taxis reçoivent comme rémunération.

3. Directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

4. Loi du 24 mars 2004 modifiant la loi du 3 mai 1999 relative au transport de choses par route et la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur.

5. Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil. [J.O. 14.11.2009].

UberPop est destiné à des fins de services occasionnels entre particuliers et ne fournit aucun moyen de « rémunération » aux utilisateurs-transporteurs qui sont candidats.

Il suffit donc de remarquer que même si la compensation varie ou est plus élevée pour une course spécifique que le coût réel du véhicule pour cette course, il n'y est jamais question d'une « rémunération » au sens de l'Ordonnance, mais seulement d'une rémunération qui peut aider les particuliers à supporter les coûts liés à un véhicule propre grâce à un partage des coûts avec d'autres. »

Le Juge des cessations estime être en mesure de déduire de ceci que les transporteurs-Uber peuvent être compensés de deux façons : soit par une couverture des frais encourus soit par une compensation plus élevée que les frais réels engagés pour la course. Un transporteur-Uber peut en effet recevoir une compensation plus élevée sous la tarification flexible s'il répond à des demandes de courses à certains moments. Cela peut entre autres être déduit de la brochure établie par les transporteurs d'Uber BV et al. (pièce 9 dossier TRB) dans laquelle il est indiqué que le service permet « de gagner de l'argent pendant votre temps libre... entre 19 et 2 heures vous pouvez gagner plus que € 100... gagner un revenu d'une manière simple et facile ».

51. Le Juge des cessations ne suit pas l'interprétation d'Uber BV et al. lorsqu'ils invoquent qu'« une rémunération qui peut aider les particuliers à supporter les coûts liés à un véhicule propre grâce à un partage des coûts avec d'autres » ne constitue pas de « rémunération ». Il va de soi que la notion de « rémunération » n'est pas définie en fonction de l'utilisation de la compensation que le transporteur-Uber reçoit en plus du remboursement des frais. Ce n'est également pas parce que le prix serait inférieur à celui des chauffeurs réguliers de taxi qui il n'y aurait pas d'avantage de « rémunération », comme Uber BV et al. le soutiennent. L'utilisation du mot « gagner » dans la brochure susmentionnée suggère plus qu'un remboursement des frais, à tout le moins cela n'exclut pas de rémunération au-delà du remboursement des frais. Dans la mesure où la compensation du transporteur dépasse le coût réel, le Juge des cessations est d'avis qu'il y a un transport rémunéré.

52. Conclusion : dans le cas où la compensation dépasse les coûts réels engagés, les conditions cumulatives de l'article 2, 1° de l'Ordonnance sont satisfaites. Par la transmission de demandes de transport rémunéré à des transporteurs-Uber qui ne disposent pas de licence au sens de l'article 3 de l'Ordonnance, Uber BV et al. mènent des opérations contraires aux pratiques honnêtes du marché. Il convient d'interdire de telles activités.

53. Toutefois, il convient d'apprécier différemment la situation où le transporteur-Uber est véritablement un particulier privé qui organise des courses et ne reçoit qu'une compensation pour les coûts réels encourus. En ce qui concerne ces transporteurs non-rémunérés, la question se pose de savoir si l'Ordonnance, interprétée de telle façon qu'elle impose une exigence de licence aux transporteurs est conciliable avec les libertés garanties par les articles 15, 16 et 17.1 de la Charte et des articles 49 et 56 du TFUE.

54. La Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (la « Charte ») garantit entre autres les droits des hommes fondamentaux suivants : la liberté de travail et la liberté d'entreprise.

« Article 15

Liberté professionnelle et droit de travailler

1. Toute personne a le droit de travailler et d'exercer une profession librement choisie ou acceptée.

2. Tout citoyen de l'Union a la liberté de chercher un emploi, de travailler, de s'établir ou de fournir des services dans tout État membre.

3. Les ressortissants des pays tiers qui sont autorisés à travailler sur le territoire des États membres ont droit à des conditions de travail équivalentes à celles dont bénéficient les citoyens de l'Union.

Article 16

Liberté d'entreprise

La liberté d'entreprise est reconnue conformément au droit de l'Union et aux législations et pratiques nationales. »

Comme le préambule de la Charte l'exprime, la protection de ces droits doit être mise en œuvre à la lumière, entre autres, des développements scientifiques et technologiques. Il convient également de tenir compte de la liberté de jouissance de ses biens, garantie par l'article 17.1 de la Charte et par l'article 1 du Protocole additionnel de la CEDH. L'interdiction faite au propriétaire d'un véhicule de l'utiliser à certaines fins, constitue une restriction à cette liberté.

55. Le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (en abrégé « TFUE ») garantit également la liberté d'établissement (qui comprend entre autres la liberté d'entreprise en vertu de l'article 16 de la Charte) et la libre prestation de services :

« Article 49 TFUE

Le droit d'établissement

Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre sont interdites. Cette interdiction s'étend également aux restrictions à la création d'agences, de succursales ou de filiales, par les ressortissants d'un État membre établis sur le territoire d'un État membre.

Article 56

La libre prestation de services

Dans le cadre des dispositions ci-après, les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union sont interdites à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire de la prestation. »

56. Il convient de vérifier la compatibilité de l'interprétation précitée de l'Ordonnance avec le droit européen par une question préliminaire auprès de Cour de justice de l'Union européenne.

57. La base juridique pour cela est l'article 52, §1 de la Charte :

« Toute limitation de l'exercice des droits et libertés reconnus par la présente Charte doit être prévue par la loi et respecter le contenu essentiel desdits droits et libertés. Dans le respect du principe de proportionnalité, des limitations ne peuvent être apportées que si elles sont nécessaires et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général reconnus par l'Union ou au besoin de protection des droits et libertés d'autrui. »

58. En conséquence, l'application de l'Ordonnance, même si elle favorise l'utilité publique, doit respecter le principe de proportionnalité lorsqu'elle entrave des entrepreneurs

dans l'exercice de leur liberté lorsqu'ils développent des techniques de communication innovantes à destination des particuliers et fournissent un moyen efficace de co-voiturage. Ce principe de proportionnalité est un principe général du droit européen.

Le principe de proportionnalité permet de trouver un équilibre entre les divers droits et obligations ou intérêts de la société qui entrent en conflit les uns avec les autres. Si la notion de « service de taxi » de l'Ordonnance est interprétée de telle manière qu'elle rend impossible toute nouvelle initiative concernant un co-voiturage par lequel le transporteur ne reçoit qu'une compensation et pas de rémunération, et conçu pour permettre une mobilité plus efficace par l'amélioration des moyens de transport privé, cela constitue éventuellement une violation du principe de proportionnalité à la lumière de la liberté fondamentale d'entreprise, de la liberté d'établissement et de la libre circulation des services au sein de l'Union européenne. En d'autres termes, est-il justifiable que tout transporteur privé non rémunéré qui offre course à travers la plate-forme d'UberPop, soit traité comme un service de taxi, avec l'effet que des entreprises établies dans un autre État membre de l'UE ne pourraient exercer leur activité de co-voiturage sans licence dans la Région de Bruxelles-Capitale ?

59. C'est pourquoi le Juge des cessations décide de poser la question préliminaire qui suit à la Cour de justice de l'Union européenne, en application de l'article 267 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, comme le sollicite Uber BV et al. à titre subsidiaire :

« Est-ce que le principe de proportionnalité, consacré à l'article 5 du TUE et 52§1 de la Charte, lu en combinaison avec les articles 15, 16 et 17 de la Charte et les articles 28 TFUE et 56 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il empêche une règle telle que prévue dans 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, par laquelle la notion de « service de taxi » serait également applicable aux transporteurs occasionnels non-rémunérés qui font du ride-sharing (transport en commun) en répondant à une demande de course qui leur est offerte par l'intermédiaire d'une application logicielle des entreprises Uber BV et al. établies dans un autre État membre ? »

À propos des mesures de publication demandées

61. Le Juge des cessations estime que les droits des parties sont suffisamment protégés par l'imposition d'une astreinte à laquelle une pénalité est fixée. Les mesures supplémentaires réclamées par TRB ne sont pas de nature qu'elles puissent contribuer à faire cesser l'acte contesté ou ses effets. TRB n'en fait pas la démonstration. Le poids de la pénalité est suffisamment élevé pour dissuader les parties de commettre de nouvelles infractions.

62. En outre, TRB ne conclut pas sur le montant dont elle sera redevable à Uber BV et al. si la mesure de la publication susmentionnée est annulée en appel. L'article XVII.4 du CDE dispose notamment que : « Le président du tribunal de commerce fixe le montant que la partie à qui une mesure de publicité a été accordée conformément à l'alinéa 1er et qui a exécuté la mesure malgré un recours introduit à temps

contre le jugement, devra payer à la partie au détriment de laquelle la mesure de publicité a été prononcée, si celle-ci est annulée en appel. »

À propos des astreintes demandées

63. Les violations susmentionnées ne peuvent être minimisées et justifient l'imposition d'une astreinte. En effet, le risque de récidive n'est objectivement pas exclu. Il convient d'autre part de plafonner le montant total des pénalités d'astreinte acquises à un million d'euros.

À propos de l'exécution

64. En vertu de l'article XVII.6 CDE, la décision est exécutoire par provision. L'effet de cette disposition est que la demanderesse ne doit plus demander l'exécution et que le Juge des cessations ne doit pas explicitement le mentionner dans son jugement.

6.3 A propos de la demande reconventionnelle d'Uber BV et al.

65. Uber BV et al. postulent que TRB commet une double infraction au droit de la concurrence, à la fois au regard des règles concernant l'abus de position dominante, tel que défini à l'article IV.2 CDE et à l'article 102 TFUE, et des règles relatives à l'interdiction des accords restrictifs de concurrence prévues à l'article V.1§1 CDE et l'article 101 TFUE.

66. Pour l'application de l'article 102 TFUE l'existence d'une position dominante est cruciale. Un pouvoir de marché ou une position dominante est une position qui permet à une entreprise d'empêcher une concurrence effective sur le marché concerné et de prendre des décisions qui sont largement indépendantes des actions et réactions des concurrents, des clients et des consommateurs finaux. Une position dominante peut résulter d'une combinaison de plusieurs facteurs qui ne sont pas tous en soi nécessairement déterminants. Lors de la détermination d'une position dominante, la structure concurrentielle du marché est prise en compte et en particulier la position de marché de l'entreprise et de ses concurrents ; l'expansion possible par des concurrents actuels ou l'entrée de concurrents potentiels ; la position forte de négociation des clients/producteurs en aval de l'entreprise.⁶

67. Afin de déterminer si une entreprise occupe une position dominante, le Juge des cessations doit d'abord définir le marché pertinent. La Cour a déterminé dans l'arrêt SIV⁷ que la « définition adéquate du marché en cause est une condition nécessaire et préalable à tout jugement porté sur un comportement prétendument anticoncurrentiel ». La Commission doit faire cette division sur base des faits de chaque cas particulier, « sans être lié par les décisions antérieures relatives à d'autres entreprises, d'autres marchés de produits et de services ou d'autres marchés géographiques à des moments différents ». Pour être en mesure d'évaluer le marché pertinent il faut analyser à la fois le marché de produit et / ou de services et le marché géographique pertinent. Le Juge des cessations constate que les parties ne concluent pas à cet égard.

6. Geens, K. ea. Handels-, vennootschaps- en economisch recht, Acco 2014, p. 331.

7. Trib. UE, 10 mars 1992, SIV, affaires jointes, T-68/89, T-77/89 et T-78/88, Jur. 1992, II-1403 (159).

68. Parce que la définition du marché pertinent est d'une importance fondamentale dans toutes les affaires de concurrence, la Commission a publié en 1997 une communication concernant la procédure à suivre, les critères utilisés et les éléments de preuve sur lesquels elle fonde ses décisions dans l'analyse du marché pertinent. La Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence est une consolidation de décisions et de pratiques juridiques établies et considère l'analyse présentée comme un moyen qui « permet d'identifier et de définir le périmètre à l'intérieur duquel s'exerce la concurrence entre les entreprises ».

69. Dans la recherche de la notion de « marché pertinent », l'interprétation donnée par la Cour de justice et par le Tribunal prime l'interprétation que la Commission en donne. Ceci ne retire rien au fait que la Communication contient des conseils consolidés et utiles qui permettent d'identifier « de manière systématique les contraintes que la concurrence fait peser sur les entreprises en cause ».⁸

70. Le paragraphe sept de la Communication de 1997,⁹ définit le marché de produit pertinent comme suit : « Un marché de produits en cause comprend tous les produits et/ou services que le consommateur considère comme interchangeables ou substituables en raison de leurs caractéristiques, de leur prix et de l'usage auquel ils sont destinés. »

71. La notion de contrainte concurrentielle se réfère à la pression (ou force) qui émane des concurrents actuels et la mesure dans laquelle ils sont « capables de peser sur le comportement des entreprises en cause ou de les empêcher d'agir indépendamment » (point 2 - Communication 1997). L'article 13 spécifie trois principales sources de contraintes, à savoir la substituabilité de la demande, la substituabilité de l'offre et la concurrence potentielle.

72. Enfin, les paragraphes 36 à 43 offrent un aperçu du type de données que la Commission juge pertinentes pour la définition du marché de produit pertinent. Brièvement résumé il s'agit : des preuves de substitution dans un passé récent, des expériences quantitatives, du point de vue des clients et de concurrents, les préférences des consommateurs (éventuellement mesurées par des études de marché), les obstacles et les coûts associés à la demande de commutation de substituts potentiels et les différentes catégories de clients et discrimination par les prix. À partir de ces définitions et critères, il est clair que l'enquête sur le marché de produits en cause implique une analyse factuelle et économique.

73. Dans la jurisprudence, l'analyse du marché du produit pertinent est décrite comme l'étude des possibilités de concurrence « dans le cadre du marché de tous produits qui sont particulièrement adaptées par leurs caractéristiques de satisfaire les besoins constants et qui ne peuvent que dans une mesure limitée être remplacés par d'autres produits ». Il est important que l'analyse des possibilités de concurrence ne se limite pas aux caractéristiques objectives des produits concernés, de sorte qu'ils soient tout simplement appropriés

pour répondre à un besoin constant, mais qu'elle s'étend également aux conditions de concurrence, à la structure de l'offre et à la demande sur le marché (par exemple, la différence entre un oligopole et un marché avec une concurrence normale) et, dans certaines circonstances, les limites qualitatives du produit.¹⁰

74. Uber BV et al. invoquent qu'il existe un marché de produits distinct pour la distribution de demandes de courses pour les chauffeurs de taxi. Cependant, dans l'arrêt France Télécom¹¹ il a été décidé, que même si un produit peut être utilisé à des fins diverses et peut donc appartenir à différents marchés qui ont tous des caractéristiques spécifiques, cela ne signifie pas que « ce produit constitue un seul et même marché avec tous les autres qui, dans les différents usages auxquels il peut être affecté peuvent lui être interchangeable et avec lesquels il entre, suivants le cas, en concurrence. » Il faut en effet qu'« une concurrence effective » puisse exister entre les produits du marché de produit pertinent, i.e. un degré d'interchangeabilité suffisante.

75. Il est vrai que tous les services de mobilité disponibles à Bruxelles sont dans une certaine mesure en concurrence les uns avec les autres, y compris les taxis. Cela ne veut pas dire, comme TRB le soutient, que des moyens de transport alternatifs comme « Cambio » (un système de location de voitures sans chauffeur sous condition de prendre un abonnement payant et une réservation à un lieu d'affectation fixe) et « Villo » (un système similaire pour les vélos, mais sans réservation), font partie du marché sur lequel TRB est active.

76. Cependant, il faut tenir compte du transport qui est déjà offert via Uber BV et al. Les activités de Uber BV et al., qui mettent en contact des particuliers qui sont à la recherche de moyen de transport avec d'autres particuliers qui disposent d'une voiture et qui sont prêts à effectuer les courses demandées et qui appartiennent également à UberPop, d'une part, et TRB d'autre part, sont en effet très liées et largement interchangeables.

77. Le Juge des cessations constate qu'Uber et al. ne divulguent pas des données spécifiques de marché concernant le transport pour lequel ils offrent le contact avec les transporteurs (le nombre de chauffeurs, le nombre de véhicules, le nombre de voyages, prix,...). Le Juge de cessation décide de rouvrir les débats afin de permettre aux parties la mise en l'état des causes à l'égard de la demande reconventionnelle.

6.4 A propos de l'intervention volontaire de la Fédération belge des Taxis et GTL Groupement national des Entreprises de Taxis et des Services de Location de Voitures avec chauffeur

78. Le Juge des cessations constate que cette intervention n'a qu'un caractère conservatoire.

79. Sur la base de ce qui précède, les autres moyens ne sont pas pertinents pour le jugement de l'affaire.

7. Les frais

80. Conformément à l'Arrêté Royal du 26 octobre 2007, fixant le tarif des indemnités de procédure visées à l'article 1022 du Code judiciaire et fixant la date d'entrée en vigueur des articles 1er à 13 de la loi du 21 avril 2007 relative à la répétabilité des honoraires et des frais d'avocat le montant de base (pas de réclamation monétaire) est de 1.320 euros.

8. Dispositif

Sur la base de ce qui précède le juge de cessation prend les décisions suivantes.

Le Juge des cessations constate l'intervention volontaire de la Région de Bruxelles Capitale, la Fédération belge de taxi et de la Fédération belge des Taxis et GTL Groupement national des Entreprises de Taxis et des Services de Location de Voitures avec chauffeur.

Le Juge des cessations rejette comme non fondée la demande d'intervention de TBR.

8.1 A propos de l'opposition d'Uber SPRL

Le Juge des cessations déclare l'opposition d'Uber SPRL contre le jugement du 31 mars 2014 du Président du Tribunal de commerce francophone recevable et fondée dans la mesure suivante :

Le Juge des cessations réforme le jugement du Président du Tribunal de commerce francophone de Bruxelles du 31 mars 2014.

Encore une fois, en leur disant pour droit :

Le Juge de cessation déclare la demande du TRB à l'encontre d'Uber SPRL recevable mais non fondée.

Le Juge de cessation condamne TRB aux coûts de cette procédure dans le chef d'Uber SPRL estimé à 1.320 euros plus 346.25 euros de coûts de convocation en opposition.

8.2 A propos de la demande de la Région de Bruxelles Capitale à l'encontre d'Uber SPRL et Uber BV et al.

Le Juge des cessations déclare la demande de la Région de Bruxelles Capitale à l'encontre d'Uber SPRL et Uber BV et al. non fondée.

Le Juge de cessation condamne la Région de Bruxelles Capitale pour les coûts de cette procédure, dans le chef d'Uber SPRL estimés à € 1 320 et, dans le chef de Uber BV et al., estimés à € 1320.

8.3 A propos de la demande de TRB à l'encontre d'Uber BV et al.

Le juge des cessations déclare la demande de TRB à l'encontre d'Uber BV et al. recevable et déjà fondée dans la mesure où :

Le Juge des cessations constate qu'Uber BV et al. par la transmission des demandes des courses rémunérées sur le territoire de la Région Bruxelles Capitale aux conducteurs qui ne possèdent pas la licence visée à l'article 3 et 16 de l'Ordonnance en date du 23 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur poursuivent des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché au sens de l'article VI.104 CDE.

Le juge de cessation ordonne à Uber BV et al. de cesser les pratiques précitées sous peine d'une astreinte d'un montant de 10.000 euros par partie et par infraction constatée à partir du 21^{ème} jour calendaire suivant la date du présent jugement. Le juge de cessation fixe le montant maximum des astreintes à un montant de € 1.000.000.

Avant de statuer sur le fond,

Le juge de cessation pose la question préjudicielle suivante à la Cour de justice :

« Est-ce que le principe de proportionnalité, consacré à l'article 5 du TUE et 52§1 de la Charte, lu en combinaison avec les articles 15, 16 et 17 de la Charte et des articles 28 TFUE et 56 TFUE doit être interprété en ce sens qu'il empêche un règlement tel que prévu dans 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, par laquelle la notion de « service de taxi » serait également applicable aux transporteurs occasionnels non-rémunérés qui font du ride-sharing (transport en commun) en répondant à une demande de course qui leur est offerte par l'intermédiaire d'une application logicielle des entreprises Uber BV et al. établie dans un autre État membre ? »

Le Juge de cessation suspend le traitement de l'affaire et renvoie l'affaire au rôle en attente de la réponse à la question préjudicielle.

8.4 A propos de la demande reconventionnelle Uber BV et al. à l'encontre de TRB

Le Juge de cessation rouvre les débats pour permettre aux parties de mettre l'affaire en état, à l'égard de la demande reconventionnelle, en tenant compte des considérations au point 6.3. La partie la plus diligente prendra l'initiative pour la fixation de l'affaire.

Le Juge de cessation se réserve le droit de statuer sur les coûts restants.

(...)¹²

Note – Taxis bruxellois : Uber garde un pied dans la porte

La justice belge a tranché : Uber est (provisoirement) exclu de Bruxelles pour concurrence déloyale à l'encontre des taxis bruxellois. En conséquence, Uber a désactivé son application UberPop dans la capitale de l'Europe.

La décision rendue par le président du Tribunal de commerce est de première importance. Un nombre toujours plus grand de secteurs réglementés est – et sera encore dans le futur – remis en cause par la concurrence des particuliers, assistés par internet. Après Uber, une jurisprudence défavorable pourrait être appliquée aux autres opérateurs qui proposent une concurrence disruptive grâce aux outils du numérique. À titre d'exemple, on pense notamment au site internet Airbnb qui permet aux particuliers de louer leur appartement à la journée et entre en concurrence frontale avec le secteur réglementé de l'hôtellerie.

8. Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence, J.O., 9 décembre 1997, n° C 372, 2, ci-après : « Communication 1997 » ; Dehaeck, V. et Anne-Marie Van den Bossche, Overzicht van rechtspraak van europees mededingingsrecht, TPR, 2014, 268 et suiv. avec d'autres références.

9. Communication de la Commission sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence, J.O., 9 décembre 1997, n° C 372, 5.

10. Dehaeck, V. et Anne-Marie Van den Bossche, Overzicht van rechtspraak van europees mededingingsrecht, TPR, 2014, 266 et suiv. avec d'autres références.

11. Tribunal UE, 3 janvier 2007, France Télécom, T-340/03, Jur. 2007, II-107, 80.

12. Traduction française : Daniel MUHEME, Norman NEYRINCK et Nicolas PETIT.

Au regard de l'importance économique de la question, il importe de revenir sur la motivation de la décision du Tribunal de commerce de Bruxelles (1). Cela fait, nous évoquons la possibilité de remettre en cause une réglementation sectorielle nationale – dont le droit bruxellois relatif aux services de taxis – grâce au droit européen de la concurrence (2). Enfin, nous concluons en rappelant qu'une réforme de la réglementation en vigueur a été promise par le ministre bruxellois de la mobilité. En l'absence d'intervention, une série de décisions judiciaires devra intervenir pour trancher définitivement le conflit (3).

1. Le Tribunal de commerce contraint Uber à cesser ses activités à Bruxelles

La décision commentée interdit à Uber de continuer à mettre en relation conducteurs et consommateurs. La sanction est lourde : si Uber continue ses activités sur le marché, une astreinte de 10.000 euros par jour et par personne peut être prononcée. La limite totale de la sanction est plafonnée à 1 million d'euros ; une mesure suffisamment dissuasive pour que même Uber – multinationale active dans plusieurs dizaines d'États et financièrement soutenue par Google – ferme son application UberPop.

Sauf retournement de situation, le secteur du transport à Bruxelles continuera donc à fonctionner en conformité avec la réglementation sectorielle actuellement en vigueur. La réglementation est particulièrement longue et précise. Elle établit, notamment, des tarifs maximaux¹³ et limite le nombre de taxis en circulation. En outre, seuls les chauffeurs qui répondent à un certain nombre de critères de qualité (tenant par exemple, à la souscription d'une assurance taxi ou tenant à l'accomplissement d'examen professionnels)³ peuvent acheter la licence (agrément) qui les autorise à être actifs à Bruxelles.

Comment le Tribunal de commerce en est-il arrivé à sanctionner Uber au contentieux de la cessation ? La décision rendue par le Tribunal se veut d'une froide logique.

- D'abord, le Tribunal rappelle que l'activité de taxi est encadrée par la législation bruxelloise et que celle-ci exige que les conducteurs disposent d'une licence octroyée par la Région.
- Ensuite, le Tribunal confronte la définition de « service de taxi » retenue par la Région de Bruxelles-Capitale avec l'activité des chauffeurs Uber et décide que ces derniers fournissent effectivement des services de taxi.

- Enfin, considérant que le service fourni par Uber facilite la fourniture de services de taxi illégaux dans la mesure où les chauffeurs Uber ne disposent pas de la licence requise pour travailler à Bruxelles, le Tribunal juge qu'Uber est coupable de concurrence déloyale.

Le Tribunal reconnaît donc qu'une entreprise peut être en infraction à la loi sur les pratiques honnêtes de marché uniquement pour avoir facilité la concurrence déloyale d'autrui.

Devant le juge, Uber développe une défense particulièrement surprenante. Uber conteste avoir aidé à la fourniture de services de taxis dans la mesure où... ses conducteurs ne seraient pas rémunérés. Uber se présente comme un champion de l'économie du partage dont les conducteurs ne toucheraient pas d'autre rétribution qu'une participation aux frais de la course.

Cet argumentaire est justement rejeté par le Tribunal : il faut dire qu'Uber n'avait pas lésiné sur les messages promotionnels pour recruter de nouveaux conducteurs en leur faisant miroiter la perspective d'une confortable rémunération. On était bien loin d'un simple défraiement.

2. Uber peut tirer argument du droit de la concurrence

Le Tribunal condamne Uber mais fait preuve de plus de modération pour les cas de covoiturage – soit, les situations où le voyageur se limite à payer une contribution aux frais du trajet. Saisi d'une hésitation, le Tribunal décide de suspendre la procédure pour interroger la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après : « CJUE »). En conséquence, la CJUE devra prochainement décider si les restrictions imposées par la législation bruxelloise sur les taxis portent une atteinte disproportionnée à la liberté d'entreprendre en ce qu'elles empêchent les pratiques de covoiturage.

De manière surprenante, la CJUE n'est pas interrogée sur la conformité de la législation bruxelloise avec les traités fondamentaux en ce qu'elle empêche l'entrée d'Uber sur le marché rémunéré des services de taxi. Selon notre opinion, Uber aurait pourtant eu intérêt à contester de front la validité de la législation bruxelloise sur la base du droit européen de la concurrence.

En effet, plusieurs arrêts rendus par la CJUE invitent les juridictions nationales à examiner le bien-fondé des législations qui limitent la concurrence.

On lit ainsi dans l'affaire dite des « allumettes italiennes »⁴ que, confrontée à une législation nationale qui légitime ou renforce les effets d'un accord qui restreint la concurrence, les juridictions ont « l'obligation de laisser inappliquée cette législation nationale ». Ce principe avait d'ailleurs déjà été établi lors d'une jurisprudence *Arduino*⁵.

Certes, toute intervention réglementaire restreignant la concurrence ne constitue pas *ipso facto* une violation des traités européens. Toutefois, la restriction publique de concurrence doit rester proportionnée. En ce sens, un arrêt *Cippola* établit que si la fixation réglementaire des prix constitue une atteinte à la libre circulation des services dans la mesure où elle limite le choix de la clientèle, une telle restriction « peut être justifiée dès lors qu'elle répond à des raisons impérieuses d'intérêt général, pour autant qu'elle est propre à garantir la réalisation de l'objectif qu'elle poursuit et ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre »⁶.

Le droit européen exige donc des juridictions nationales qu'elles contrôlent que les restrictions portées par la loi aux principes de libre concurrence et de libre circulation soient légitimes et proportionnées.

En d'autres termes, il s'agit de déterminer si la législation qui régit l'accès au marché (ici, l'Ordonnance bruxelloise limitant l'accès aux services de taxi⁷ et ses arrêtés d'exécution dont la violation a permis de condamner Uber) est elle-même illégale parce qu'instituant une restriction de concurrence disproportionnée. Dans l'affirmative, le juge doit écarter l'application de la loi nationale.

Que penser ici ? Sans conteste, il s'agit d'une question délicate. L'évaluation du caractère proportionné ou disproportionné d'une mesure – particulièrement d'une mesure législative, à laquelle le parlement souverain a donné son aval – est toujours une question difficile, au sujet de laquelle même deux personnes raisonnables peuvent diverger. Pourtant, à notre entente, plusieurs éléments laissent à penser que la restriction de concurrence imposée par la Région bruxelloise est excessive.

Deux facteurs fondent principalement notre conviction. Premièrement, aucun « objectif légitime » n'a ja-

mais été clairement défini pour justifier la restriction de concurrence. De manière assez déconcertante, l'Ordonnance bruxelloise se limite à affirmer que « Compte tenu de l'utilité publique du service, le nombre de véhicules pouvant être utilisés dans le cadre d'autorisations d'exploiter un service de taxis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est limité »⁸, mais la nature de « l'utilité publique » invoquée n'est jamais précisée.

Deuxièmement, à supposer même qu'un objectif légitime existe, les mesures en cause nous semblent être disproportionnées. Des prix maximums et l'imposition d'un *numerus clausus* limitant le nombre de licences et le nombre de taxis actifs sur le marché sont des restrictions de concurrence traditionnellement considérées parmi les plus lourdes qui soient.

Dans ces circonstances, il aurait été particulièrement légitime que le Tribunal de commerce de Bruxelles ne se limite pas aux cas de covoiturage et interroge la CJUE sur la compatibilité de la législation bruxelloise avec le droit européen en ce qui concerne les services de taxis rémunérés.

3. Une saga juridique en développement

À ce stade, Uber a cessé ses activités à Bruxelles. La bataille judiciaire ne fait pourtant que commencer. L'entrée d'Uber sur le marché soulève des questions similaires dans tous les États de l'Union européenne où le cadre réglementaire national est remis en cause par une forme émergente de concurrence. Au niveau européen, deux voies procédurales sont empruntées. D'une part, Uber a introduit une plainte auprès de la Commission européenne contre l'Allemagne et la France au motif que les législations nationales sur les services de taxi violent le droit de la concurrence⁹. D'autre part, le Tribunal de commerce de Madrid a saisi la CJUE d'une question préjudicielle quant à la conformité de la réglementation sectorielle locale avec la Directive « services »^{10, 11}.

En outre, plusieurs décisions doivent encore être rendues en Belgique. Premièrement, Uber a sollicité du Tribunal de commerce de Bruxelles qu'il se prononce sur la légalité de la centrale d'appel « les taxis verts ». Pour Uber, cette centrale serait coupable d'abus de position dominante. Deuxièmement, Uber a annoncé

1. Arrêté ministériel du 11 janvier 2002 fixant les prix maxima pour le transport par taxis, M.B., 1^{er} février 2002.
2. Arrêté du 4 septembre 2003 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, M.B., 2 octobre 2003.
3. La réglementation est particulièrement longue, voire même tatillonne. Ceci se révèle notamment lorsqu'elle précise que : « Les chauffeurs sont tenus de porter une tenue correcte (...) pour le personnel masculin : un blouson ou veston de teinte unie, un pantalon de teinte unie, une chemise de teinte unie et des chaussures fermées (...). Par temps chaud, le port du blouson et du veston n'est pas obligatoire. Par temps froid, le port d'un pull uni est autorisé. » Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, M.B., 3 mai 2007.

4. CJUE, 9 septembre 2003, *Conorzio Industrie Fiammiferi (CIF) et Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (« allumettes italiennes »), C-198/01.
5. CJUE, 19 février 2002, *Arduino*, C-35/99, § 34 : « S'il est vrai que, par lui-même, [l'article 101 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne] concerne uniquement le comportement des entreprises et ne vise pas des mesures législatives ou réglementaires émanant des États membres, il n'en reste pas moins que cet article, lu en combinaison avec [l'article 5 du Traité sur l'Union européenne], impose aux États membres de ne pas prendre ou maintenir en vigueur des mesures, même de nature législative ou réglementaire, susceptibles d'éliminer l'effet utile des règles de concurrence applicables aux entreprises. Il y a violation des articles [5 TUE et 101 TFUE] lorsqu'un État membre soit impose ou favorise la conclusion d'ententes contraires à l'article [101] ou renforce les effets de telles ententes, soit retire à sa propre réglementation son caractère étatique en déléguant à des opérateurs privés la responsabilité de prendre des décisions d'intervention d'intérêt économique. »
6. CJUE, 5 décembre 2006, *Cippola*, C-94/04, § 61.
7. Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, M.B., 1 juin 1995.
8. *Ibid.*, art. 5.
9. D. ROBINSON, « Germany faces European Commission probe over Uber ban », *Financial Times*, 14 juillet 2015. M. AHMED, « Judge refers Spanish Uber case to European Court of Justice », *Financial Times*, 20 juillet 2015.
10. M. AHMED, « Judge refers Spanish Uber case to European Court of Justice », *Financial Times*, 20 juillet 2015.
11. Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, JO, 27 décembre 2006, L 376/36.

faire appel de l'ordonnance qui ordonne la cessation de ses activités. Une prochaine décision devra donc être prise, pour confirmer ou infirmer l'interdiction qui frappe Uber.

On l'aura compris : si la décision commentée ferme la porte du marché bruxellois, Uber entend bien garder un pied dans l'embrasure de la porte. Dans les mois qui viennent, plusieurs décisions viendront fournir des arguments à l'une ou l'autre partie pour peser en faveur – ou en défaveur – d'un retour d'Uber dans la capitale européenne.

Le conflit semble devoir durer. La bataille judiciaire ne sera évitée que si une refonte satisfaisante de la législation en vigueur à Bruxelles permet d'accompagner l'évolution du secteur. Le ministre bruxellois de la mobilité a promis une réforme en ce sens¹², ... avant d'intervenir devant le Tribunal de commerce pour soutenir la demande de cessation dirigée contre Uber. À ce jour, la réforme promise est toujours en attente.

Norman NEYRINCK
 Avocat au barreau de Liège (n.neyrinck@avocat.be)
 Assistant de recherches au Liege Competition & Innovation Institute (« LCI ») de l'ULg

12. RTBF, « Plan Taxi à Bruxelles : Uber devra rentrer dans un cadre légal », 27 février 2015 (disponible à l'adresse : www.rtbf.be/info/regions/detail_plan-taxi-a-bruxelles-uber-devra-rentre-dans-un-cadre-legal?id=8917872).

Généralités – Algemeen

Décret de la Région flamande du 26 juin 2015

Décret de la Région flamande du 26 juin 2015 modifiant l'article 80 du décret du 6 juillet 2001 portant réglementation de la coopération intercommunale, M.B., 7 juillet 2015, p. 44.592.

Le décret de la Région flamande du 26 juin 2015 modifie le décret du 6 juillet 2001 portant réglementation de la coopération intercommunale. Il s'inscrit dans un double contexte.

Premièrement, il fait suite à l'accord de coopération du 13 février 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux intercommunales interrégionales¹. Cet accord de coopération règle le sort des associations de communes dont le ressort dépasse les limites d'une Région et détermine, en particulier, le sort de trois intercommunales interrégionales dont Sibelgas^{2,3} qui est rattachée à la Région flamande. L'accord de coopération impose à cette intercommunale de se conformer, au plus tard le 1^{er} juillet 2015, aux règles internes d'organisation et de fonctionnement prévues pour les intercommunales flamandes et d'offrir la faculté statutaire aux communes actionnaires faisant partie d'une autre Région que celle où le droit est d'application, de sortir de l'intercommunale⁴.

Deuxièmement, le décret du 26 juin 2015 se lit au regard de la fusion des sept intercommunales – historiquement mixtes – de distribution d'énergie en Région flamande dont, précisément, Sibelgas. Dans ce cadre, il n'était pas imaginable pour la Région flamande que le résultat de cette fusion soit une intercommunale interrégionale, dans laquelle participeraient des communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les travaux préparatoires du décret du 26 juin 2015 visent exclusivement Sibelgas et ses deux actionnaires majoritaires, les intercommunales interrégionales I.B.E. et I.B.G.^{5,6} et, plus fondamentalement, les neuf

communes bruxelloises qui détiennent encore des participations dans Sibelgas, I.B.E. et I.B.G. Avec ce décret, la Région flamande entend accompagner la sortie des communes bruxelloises le 1^{er} juillet 2019 au plus tard étant entendu que, jusqu'à cette date, tous les droits liés à leur participation sont conservés. Pour adopter ce décret, le législateur flamand a pu se reposer, d'une part, sur la jurisprudence de la Cour constitutionnelle qui considère que l'article 27 de la Constitution, garantissant la liberté d'association, ne concerne pas les communes⁷ et, d'autre part, sur l'accord de coopération du 13 février 2014 précité qui permet à la Région flamande de faire appliquer sa réglementation à des intercommunales composées de communes bruxelloises qui n'y sont normalement pas soumises *ratione materiae*.

Compte tenu de la volonté de la Région flamande de faire sortir les neuf communes bruxelloises de la seule intercommunale Sibelgas, il est piquant de constater que ces communes conserveront jusqu'en 2019 une participation dans Eandis Assets, l'intercommunale issue de la fusion des sept intercommunales flamandes historiquement mixtes.

Quentin PEIFFER
 Juriste d'entreprise Sibelgas a assistant à l'Université Libre de Bruxelles

Décret de la Région wallonne du 16 juillet 2015

Décret de la Région wallonne du 16 juillet 2015 relatif aux règles internes d'organisation et de fonctionnement des intercommunales agissant en qualité de gestionnaires de réseaux de distribution ou de réseaux de communication, M.B., 28 juillet 2015, p. 47.824.

Énième étape du sinueux chemin juridique permettant aux régions d'exercer leur tutelle sur et de régler les intercommunales interrégionales⁸, le dé-

1. M.B., 14 avril 2014. Voir *R.D.I.R./T.R.N.I.*, 2014/3, p. 360 et note P.-O. DE BROUX.
 2. Sibelgas a été désignée gestionnaire de réseau de distribution d'énergie actif en Région flamande. Pour des raisons historiques, son actionariat est également composé de communes de la Région de Bruxelles-Capitale (voir *Parl.St.*, VI. Parl., 2014-2015, 358/2, p. 3).
 3. À ne pas confondre avec Sibelgas, le gestionnaire des réseaux de distribution d'énergie en Région de Bruxelles-Capitale.
 4. Cette possibilité disparaît après un an à moins que le droit applicable à l'intercommunale n'offre de plus grandes possibilités.
 5. Intercommunale bruxelloise de l'électricité et Intercommunale bruxelloise du gaz. Ces deux intercommunales sont composées de quelques communes bruxelloises et flamandes.
 6. À la suite du retrait d'Electrabel, l'actionariat de Sibelgas se compose comme suit : chaque commune et la Régie de Distribution d'Énergie (R.D.E.) disposent de quelques parts et I.B.E. et I.B.G. disposent du solde des parts.
 7. C.C., arrêts n° 36/2014 du 27 février 2014, B.3. et n° 73/2014 du 8 mai 2014, B.24.1.
 8. Voir l'accord de coopération du 13 février 2014, commenté dans la *R.D.I.R.*, 2014/3, p. 360. En Région wallonne, cet accord de coopération a déjà donné lieu, outre le décret d'assentiment du 27 mars 2014 (M.B., 14 avril 2014), à un décret du même jour modifiant le Code de la démocratie locale et de la décentralisation visant à étendre le champ d'application des dispositions relatives aux intercommunales à l'ensemble des intercommunales monorégionales et interrégionales relevant de la compétence de la Région wallonne, M.B., 14 avril 2014. En Région flamande, voir aussi le décret du 26 juin 2015 commenté ci-avant par Q. PEIFFER.