



COPIE NON SIGNEE - art 792 C.J.
Exemption du droit d'expédition art. 280,
2° du code des droits d'enregistrement

expédition

Numéro de répertoire 000311
Date du prononcé 16 JAN. 2019
Numéro de rôle A/18/02920

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

ne pas présenter à
l'inspecteur

Tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles

présenté le
ne pas enregistrer

Jugement

Chambre des actions en cessation

En cause de :

1. La Fédération Belge des Taxis, en abrégé FeBeT, Union professionnelle, immatriculée à la BCE sous le numéro 0550.653.063, dont le siège social est situé à 1080 Bruxelles, avenue Jean Dubrucq 204 ;
2. La SPRL BEN THAMI, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0450.889.058, dont le siège social est établi à 1050 Ixelles, avenue de la Couronne, 329;
3. La SCRL MAHDAOUI, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0443.911.590, dont le siège social est établi à 1050 Ixelles, avenue de la Couronne, 484/4;
4. La SPRL TAXIS LUCAS, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0876.813.484, dont le siège social est établi à 1050 Ixelles, avenue de la Couronne, 484;
5. La SPRL FYLRA, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0452.731.068, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, avenue Jean Dubrucq, 204;
6. La SPRL TAXI ENERGIE, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0536.575.096, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, avenue Jean Dubrucq, 200-204;
7. La SPRL NIOUCHA, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0442.526.074, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, avenue Jean Dubrucq, 200-204;
8. La SPRL CABS 1030, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0808.019.106, dont le siège social est établi à 1030 Schaerbeek, rue Verte, 127;
9. La SPRL MK TAX, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0865.454.388, dont le siège social est établi à 1082 Berchem-Sainte-Agathe, rue du Wilder 39;
10. La SPRL YOUZAK TAXI, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0521.865.245, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, boulevard du Jubilé, 16/5;
11. La SPRL PHEDONAS, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0461.039.614, dont le siège social est établi à 1030 Schaerbeek, rue Royale-Sainte-Marie, 164;

12. la SPRL MARBEL, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0425.634.020, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, avenue Jean Dubrucq, 200-204;

13. La SPRL KARA, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0429.962.990, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, avenue Jean Dubrucq, 200 – 204;

14. La SPRL SADEGH, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0447.728.343, dont le siège social est établi à 1080 Molenbeek-Saint-Jean, avenue Jean Dubrucq, 200;

15. La SA T.M.T. PARTNER, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0453.451.937, dont le siège social est établi à 1000 Bruxelles, avenue de Stalingrad 79;

16. La SCS TAXI TSATSAKIS ET CIE, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0433.637.906, dont le siège social est établi à 1180 Uccle, rue Victor Allard 9;

17. La SA LIBERTY CARS, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0471.494.135, dont le siège social est établi à 1090 Jette, avenue de Levis Mirepoix, 71;

18. La SPRL ALRAHA, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0457.577.011, dont le siège social est établi à 1090 Jette, avenue de Levis Mirepoix 71;

19. La SPRL STERTAX, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0428.732.575, dont le siège social est établi à 1090 Jette, avenue de Levis Mirepoix 71;

20. La SPRL TAXI CITY, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0461.862.629, dont le siège social est établi à 1090 Jette, avenue de Levis Mirepoix, 71;

21. La SPRL E.L.H., inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0458.149.509, dont le siège social est établi à 1090 Jette, avenue de Levis Mirepoix 71;

22. La SCS T.M.S. LIMOUSINE, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0444.890.104, dont le siège social est établi à 1040 Etterbeek, chaussée de Wavre 546 548;

23. La SA BLUE CABS, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le n° 0458.346.378, dont le siège social est établi à 1070 Anderlecht, boulevard Sylvain Dupuis 231 boîte 26;

24. La SPRL MOL-TAX, inscrite à la BCE sous le n° 0424.755.179, dont le siège social est établi à 1020 Bruxelles, rue des Genévriers 28 ;

Demanderesses,

Ayant pour avocats Maître Antoine Chomé et Maître Nicholas Ouchinsky, Dieweg 274, 1180 Bruxelles,

Plaidants : Maître Ouchinsky et Maître Chomé

Contre:

1. La société de droit néerlandais UBER BV, dont le siège social est situé aux Pays-Bas, à 1097 DP Amsterdam, Mr. Treublaan, 7,

Première défenderesse,

Ayant pour avocats Maître Etienne Kairis, Maître Stefaan Raes, Maître Frank Judo et Maître Maria-Clara Van den Bossche, boulevard de l'Empereur, 3, 1000 Bruxelles

Plaidant : Maître Kairis

2. La SCS V&C CONCEPT, inscrite à la BCE sous le n° 0659.798.453, dont le siège social est situé à 1190 Bruxelles, rue Berthelot, 50/21,

Deuxième défenderesse,

Ayant pour avocat Maître Emmanuel De Wagter, avenue Brugmann, 81, 1190 Bruxelles

Plaidant : Maître De Wagter

3. La SPRL ARMAN, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0478.349.560, dont le siège social est établi à 1090 Jette, rue des Flamands 76,

4. La SPRL THOMI-AUTOS, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0847.953.709, dont le siège social est établi à 1070 Anderlecht, boulevard Jules Graindor 18,

5. Monsieur Chardoudi Tariq, spécialiste de l'informatique, né à Oued Zem au Maroc, le 17 mai 1977, inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le

numéro 0640.839.408, domiciliée à 1081 Koekelberg, avenue de Berchem-Ste-Agathe 10,

6. Monsieur Sahli Sofien, conducteur de voitures à moteur, né à Bouargoub en Tunisie le 5 août 1980, inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0641.896.609, domiciliée à 1410 Waterloo, rue de l'Infante 131,

7. Monsieur Haouari El Mostafa, conducteur de voitures à moteur, né à Ouled Abdoune au Maroc le 1er janvier 1961, inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0635.794.616, domicilié à 6240 Farciennes, rue du Puits Communal 42,

8. La SPRL K-EVEREST, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0665.544.417, dont le siège social est établi à 1340 Ottignies, chaussée de la Croix 104,

9. La SPRL FLAMBEAU, inscrite à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0651.896.418, dont le siège social est établi à 1300 Wavre, avenue du Baleau 11,

10. Monsieur Saba Antonio Rossario, conducteur de voitures à moteur, né à Etterbeek le 27 octobre 1983, inscrit à la Banque-Carrefour des Entreprises sous le numéro 0669.755.504, domicilié à 1480 Tubize, rue de Bruxelles 11,

Troisième à dixième parties défenderesses,

Ayant pour avocat Maître Julien Tondreau, avenue de Sumatra 41, 1180 Bruxelles

Plaidant : Me Tondreau

Vu les dispositions de la loi du 15 juin 1935 sur l'emploi des langues en matière judiciaire,

Vu la citation du 1er juin 2018,

Vu les conclusions et les pièces déposées par les parties,

Entendu les conseils des parties en leurs plaidoiries aux audiences publiques des 24 octobre, 31 octobre, 7 novembre et 14 novembre 2018, la cause ayant été prise en délibéré à l'issue de cette audience;

1. OBJET DE LA DEMANDE

Les demanderesse demandent au président du tribunal siégeant en matière d'actions en cessation de :

- Dire pour droit que les parties défenderesses violent les articles 3 et suivants ainsi que les articles 16 et suivants de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

- Dire pour droit qu'en n'assujettissant pas les chauffeurs ayant recours à UberX à la sécurité sociale des travailleurs salariés conformément à la loi du 27 juin 1969 concernant la sécurité sociale des travailleurs salariés, UBER B.V. viole ladite législation;

- Dire pour droit que les parties défenderesses commettent des actes contraires aux pratiques honnêtes du marché dans le cadre des services fournis sous l'enseigne UBER, tant en leurs qualité de dispensateur du service que celle de chauffeur :

- en exploitant des licences de Location de Voiture avec Chauffeur (« LVC ») en contravention avec les dispositions l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur;
- en méconnaissant la législation sociale applicable aux entreprises actives dans le secteur du transport de personnes, en n'assujettissant pas les chauffeurs à la sécurité sociale des travailleurs salariés et en ne leur offrant pas de contrats de travail et les avantages et protections en résultant, alors que les activités de ceux-ci s'inscrivent manifestement dans une relation de travail salariée;

- Ordonner à UBER BV de cesser de proposer des courses sous l'enseigne UBER au moyen de licences LVC (et ce quelle que soit la forme du service proposé UBER X, UBER BLACK, UBERVAN,...) visées aux articles 16 à 27 l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et de ses arrêtés d'exécution, sous peine d'astreinte de 1.000.000 € par jour et par infraction constatée à partir du jour qui suivra la signification du jugement à intervenir;

- Ordonner aux défenderesses de cesser la poursuite de toute activité de taxis ou de location de voiture avec chauffeur contraire à l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voiture avec chauffeur et à ses arrêtés d'exécution, sous peine d'astreinte de 1.000.000 € par jour et par infraction constatée à partir du jour qui suivra la signification du jugement à intervenir;

- Ordonner la publication, aux frais des défendeurs, du jugement à intervenir dans les journaux Le Soir, La Libre Belgique, La Dernière Heure, Het Laatste Nieuws et De Standaard, tant dans leur édition papier que sur leur site web, ainsi que sur Facebook et Twitter;
- Ordonner la publication de la décision à intervenir sur le site web d'UBER et sur l'application même, ainsi que le message suivant : « *Le Tribunal de commerce francophone de Bruxelles chambre des actions en cessation, a condamné UBER BELGIUM, UBER BV, conformément à un jugement en date du ... en raison 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 UBER BV et les chauffeurs d'UBER, à participer comme conducteur ou passager au service de transport appelé UBER X, UBER BLACK, UBER VAN, 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 des poursuites pénales* »;
- Condamner les défenderesses aux entiers frais et des dépens de l'instance, en ce compris l'indemnité de procédure au taux de base applicable aux litiges non évaluables en argent, soit la somme de 1.440,00 €;
- Condamner les défenderesses au paiement de la somme de 4.477,53 € au titre de remboursement des frais de l'huissier LEROY, à majorer des intérêts compensatoires au taux légal à dater du 06.06.2018 et des intérêts judiciaires ensuite;
- Déclarer le jugement à intervenir exécutoire par provision, nonobstant tout recours et sans possibilité de cantonnement.

2. CONTEXTE DU LITIGE

1. les parties demanderesses exploitent des services de taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale;
2. La première défenderesse, ci-après UBER ou UBER B.V., déclare faire partie d'un groupe qui développe et met à disposition, par le biais d'une plate-forme technologique, des applications et des services destinés à améliorer la mobilité, essentiellement dans les centres urbains;
3. Les autres parties défenderesses exercent la profession d'exploitant de services de location de voiture avec chauffeur; certaines ont leur siège social ou domicile dans la Région de Bruxelles-Capitale, d'autres en Région wallonne; ces défenderesses démontrent qu'elles disposent toutes d'une licence « LVC », c'est à

dire de « Location de Voiture avec Chauffeur », délivrée soit par la Région de Bruxelles-Capitale, soit par la Région wallonne;

Ces parties défenderesses ont été présentées à l'audience:

- La SCS V&C Concept a déclaré avoir été fondée en 2016 et compter plusieurs ouvriers sous contrats de travail à durée indéterminée; elle a déclaré employer notamment un chômeur à raison d'un jour et demi par semaine, ce qui permet à ce travailleur d'obtenir un complément de revenus à son indemnité de chômage;
- la SPRL Arman a été fondée en 2002; elle a déclaré exercer depuis plusieurs années le service de LVC, et ce non exclusivement via UberX; elle exploite d'autre part également un commerce;
- La SPRL Thomi-Autos a pour activité principale la vente de véhicules d'occasion; à titre complémentaire, elle exerce également l'activité de LVC;
- Monsieur Chardoudi Tariq a une formation d'informaticien et a déclaré être actif professionnellement en cette qualité à titre d'employé à temps plein; il a déclaré exercer également l'activité de LVC;
- Monsieur Sahli Sofien a déclaré être chauffeur à la STIB à temps plein et avoir un statut d'indépendant à titre complémentaire au travers duquel il exerce l'activité de LVC;
- Monsieur Haouari El Mostafa a déclaré être chauffeur de bus scolaire à temps plein et avoir un statut d'indépendant à titre complémentaire au travers duquel il exerce l'activité de LVC;
- La SPRL K-Everest a déclaré avoir été créée en 2016 et être spécialisée en LVC; elle emploie deux chauffeurs;
- La SPRL Flambeau a déclaré exercer l'activité de LVC au travers de six licences octroyées par la Région wallonne; elle dispose de six véhicules et, outre son activité via la plate-forme UberX, elle fournit également des services de LVC à des hôtels notamment;
- Monsieur Saba Antonio Rossario a déclaré être ouvrier à temps plein dans le bâtiment et avoir, durant un temps, pris un statut d'indépendant à titre complémentaire pour exploiter une licence LVC; il a déclaré avoir renoncé à son statut d'indépendant à titre complémentaire depuis le 1er juillet 2018;

Ces parties défenderesses sont toutes propriétaires des véhicules avec lesquels elle fournissent le service LVC;

4. Les demanderesses estiment subir actuellement une concurrence déloyale de la part de UBER et des autres parties défenderesses; elles leur reprochent, d'une part,

de ne pas respecter la réglementation en vigueur en Région bruxelloise relative au transport rémunéré de personnes, et, d'autre part, de violer la législation sociale et notamment la loi du 27 juin 1969 relative à la sécurité sociale des travailleurs; Elles demandent en conséquence la cessation de pratiques qu'elles estiment contraires aux usages honnêtes du marché; à l'appui de leur demande, elles produisent six constats d'huissier relatant tous des courses effectuées au moyen de l'application UberX;

5. Il n'est pas inutile de rappeler ou préciser le fonctionnement du « système UBER » tel qu'il existe actuellement; il s'agit du service « UberX », service consistant en une application disponible sur internet qui met en relation des entreprises ou des personnes physiques disposant d'une licence de location de voiture avec chauffeur (appelées ci-après « entreprise(s) LVC »), et des personnes souhaitant se faire transporter;

Le fonctionnement et l'utilisation de UberX sont décrits comme suit dans les conclusions de UBER B.V.:

(a) téléchargement et création d'un compte

UberX comprend deux versions différentes: une pour les entreprises LVC et une pour les utilisateurs-passagers; toutes deux sont téléchargeables gratuitement et peuvent être installées sur un même smartphone;

Après le téléchargement de l'application, l'utilisateur-passager doit se créer un compte; il doit notamment indiquer son nom, son numéro de téléphone mobile, son mot de passe et ses données de carte de crédit (ou ses données Paypal); les personnes qui ne disposent pas d'une carte de crédit (ou d'un compte Paypal) ne peuvent pas créer de compte; Le passager-utilisateur doit ensuite accepter les conditions générales d'Uber et devenir membre de la « Platform Rider Association» (« PRA ») pour pouvoir commander des courses par le biais de l'application;

Il n'est pas possible de commander une course par le biais de UberX sans être membre de la PRA; le simple téléchargement de l'application ne suffit donc pas;

Les entreprises LVC souhaitant fournir leurs services par le biais de l'application, doivent également créer un compte, et doivent faire parvenir à Uber les documents suivants :

- Documents relatifs à l'entreprise LVC :

- Un certificat d'enregistrement à la Banque carrefour des entreprises et à la TVA ;
- Une licence LVC.

- Documents relatifs au(x) véhicule(s) :

- Certificat d'immatriculation ;
- Assurance pour le transport rémunéré de personnes ;

- Contrôle technique ;
 - Trois photos du véhicule : avant, profil et intérieur (banquette arrière).
- Documents du ou des chauffeurs conduisant le ou les véhicules :
- Une pièce d'identité permettant d'attester que le ou les chauffeurs qui conduisent les véhicules ont minimum 21 ans ;
 - Un permis de conduire datant d'au moins 3 ans avec un certificat médical d'aptitude à la conduite;
 - Un extrait de casier judiciaire.

Enfin, le ou les chauffeurs de l'entreprise LVC suivent une séance d'activation, où sont notamment expliquées les modalités de fonctionnement de l'application, la facturation, le paiement, etc.

Après l'accomplissement de ces différentes formalités, l'entreprise LVC et son ou ses chauffeurs peuvent utiliser, entre autres, le service UberX pour exercer leurs activités;

(b) La demande de course

Dès que l'utilisateur-passager est devenu membre de la PRA, il peut commander une course, en déterminant son point de départ et son point d'arrivée;

L'application permet ensuite à l'utilisateur-passager de localiser, grâce à la fonction GPS de son téléphone, les véhicules disponibles les plus proches; l'utilisateur-passager est alors mis en relation avec une entreprise LVC; avant de confirmer sa demande, l'utilisateur-passager est informé de l'heure d'arrivée estimée et du prix approximatif de la course (ex. : 11-13 EUR);

Après avoir confirmé sa commande, l'utilisateur-passager peut suivre sur l'écran de son téléphone la progression du véhicule réservé; l'identité du chauffeur, le modèle du véhicule et sa plaque d'immatriculation lui sont explicitement indiqués;

Après avoir confirmé la demande de course, l'utilisateur-passager peut encore l'annuler en cliquant sur "annuler la course", moyennant le paiement d'un montant de 5 € ; il peut donc toujours renoncer à sa commande, même si une entreprise LVC a déjà marqué son accord sur la commande et même si elle est déjà en route pour venir le chercher;

(c) Après la course

Après la course, le chauffeur de l'entreprise LVC doit noter l'utilisateur-passager (avec un maximum de cinq étoiles); l'utilisateur-passager peut, mais n'est pas obligé, de noter le conducteur (également avec un maximum de cinq étoiles); Uber n'intervient en aucune manière dans le processus de notation; dans certains cas, les chauffeurs des entreprises LVC ainsi que les utilisateurs-passagers peuvent se voir

exclus de l'utilisation d'UberX, notamment sur la base des notes et commentaires émis à leur égard;

Le paiement de la course intervient par carte de crédit ou via Paypal, dont chaque utilisateur-passager doit disposer et qu'il indique lorsqu'il crée son compte;

A cet égard, Uber encaisse, au nom et pour le compte de l'entreprise LVC, le paiement dû par l'utilisateur-passager pour la course; le paiement intervenu est assimilé à un paiement fait à l'entreprise LVC; Uber reverse sur base régulière les montants dus aux entreprises LVC tout en retenant un certain pourcentage du prix de la course à titre de rémunération de l'utilisation d'UberX ;

Le système de paiement automatique par carte de crédit ou Paypal rend impossible toute forme de travail non déclaré;

6. Il découle de cet exposé que le système UberX met en présence plusieurs relations contractuelles concomitantes:

- un contrat de prestation de services entre UBER et une entreprise LVC; Cette entreprise est soit une personne physique (un indépendant), enregistrée à la BCE et immatriculée à la TVA, qui est donc le chauffeur et le titulaire de la licence LVC, soit une personne morale, enregistrée à la BCE et immatriculée à la TVA, qui emploie un ou plusieurs chauffeurs; dans ce cas, c'est la personne morale qui est le titulaire de la ou des licences LVC;

Quelle que soit la configuration, Uber n'est pas propriétaire des véhicules mis à disposition et n'intervient pas dans leur financement; les entreprises LVC sont toujours propriétaires des véhicules avec lesquels les chauffeurs effectuent les courses; il arrive que certaines entreprises LVC prennent en leasing les véhicules qu'elles utilisent mais Uber n'est jamais partie aux contrats de leasing;

- un contrat « Annexe de chauffeur au contrat de prestation de service » entre UBER et le chauffeur affecté par l'entreprise LVC à la conduite du véhicule; Chaque chauffeur individuel signe ce contrat;

- un contrat de location de voiture avec chauffeur entre l'entreprise LVC et la PRA; C'est dans le cadre de ce contrat que des courses sont commandées par les membres de la PRA au moyen de l'application décrite ci-dessus;

- une inscription par l'utilisateur-passager en tant que membre de la PRA et l'acceptation par cet utilisateur des conditions générales de la PRA; cette inscription et cette acceptation doivent intervenir avant la première demande de course;

3. DISCUSSION

3.1. Quant au premier moyen des demanderesse : La violation de la réglementation régionale bruxelloise en matière de transport de personnes

3.1.A. Le cadre légal

7. Les règles applicables au transport de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale sont contenues 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 et ses arrêtés d'application (dont l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, l'arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 août 2010 relatif à la fixation de tarifs applicables aux services de taxis, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 mars 2008 fixant les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur);

Ces législations et réglementations sont d'ordre public; elles obligent quiconque entend exploiter un service de taxi ou de location de voiture avec chauffeur à solliciter et à obtenir une autorisation préalable qui est délivrée par le Service des taxis de la Région de Bruxelles-Capitale;

Selon l'article 2 de l'ordonnance du 27 avril 1995, « *Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :*

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, (...) 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 (...), 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 ;

2° services de location de voitures avec chauffeur :

tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance »;

En vertu de l'article 3 de l'ordonnance, « *Nul ne peut, sans autorisation du Gouvernement, exploiter un service de taxis au moyen d'un ou de plusieurs véhicules au départ d'une voie publique ou de tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, qui se situe sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.* »

8. Une autorisation de taxi peut être utilisée pour plusieurs véhicules, mais le nombre total de véhicules couverts par des autorisations est limité par le Gouvernement, notamment en fonction des besoins du public; actuellement, ce nombre est fixé à 1300 véhicules autorisés à exploiter un service de taxis sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale;

Pour obtenir l'autorisation préalable, le candidat exploitant doit satisfaire aux critères qui sont fixés par la réglementation actuellement en vigueur sur le territoire de la Région; une redevance de 575 € par an et par véhicule est due par l'exploitant; les véhicules affectés à de tels services doivent répondre à un certain nombre de normes de sécurité et de critères fonctionnels; les conducteurs de taxis doivent également présenter des garanties morales et physiques, ces dernières étant établies par un examen médical;

En contrepartie de ce système d'autorisation et de paiement d'une taxe, les exploitants de services de taxis se voient octroyer certains privilèges; ils peuvent ainsi:

- Stationner sur des emplacements réservés sur la voie publique,
- Pratiquer le « maraudage », c'est à dire charger des clients sur la voie publique sans réservation préalable,
- Utiliser les voies prioritaires réservées aux bus et trams;

S'agissant d'un service public, l'autorité régionale a également réglementé les prix applicables aux courses réalisées par les taxis ou par les voitures de location avec chauffeur;

9. L'exploitation d'un service de location de voiture avec chauffeur se différencie des services de taxis par ses conditions d'exploitation qui imposent :

- la conclusion d'un contrat écrit de location de minimum trois heures et 90 euros préalablement à la mise à disposition du véhicule à une personne physique ou morale,
- l'interdiction que le véhicule stationne ou circule sur la voie publique s'il n'a pas fait l'objet d'une location préalable,
- s'agissant des véhicules sous licence bruxelloise, l'exigence de véhicules de luxe ou de grand luxe, ce qui n'est pas une exigence imposée aux taxis;

La réglementation wallonne définit également la notion de service LVC par opposition à celle de service de taxis; selon l'article 1er, 2° du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures

avec chauffeur, « *Les services de location de voitures avec chauffeur : les services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont ni des services de taxis ni des services de taxis collectifs, et qui sont assurés au moyen de véhicules qui, (...), sont aptes à transporter au maximum neuf personnes (...) et qui répondent à l'une des conditions suivantes : la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations.* »;

Pour le surplus, les conditions d'exploitation des services LVC imposées par ce décret sont similaires à celles prévues par l'ordonnance bruxelloise, sous réserve des conditions liées au type de véhicule qui ne doit pas être luxueux et aux prix des prestations de location qui sont librement déterminables par les parties au contrat de location;

3.1.B. Application de ce cadre légal au système UBER X

Quant à UBER B.V.

10. La première défenderesse, UBER B.V., fait valoir qu'elle ne serait pas soumise à la réglementation en matière de taxis/LVC, dès lors que le service qu'elle fournit, le service UberX, serait un service de la société de l'information;

Elle invoque à cet égard la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'arrêt « Elite », rendu en grande chambre le 20 décembre 2017, sur question préjudicielle (CJUE, 20 décembre 2017, Asociacion Profesional Elite Taxi c Uber Systems Spain SL, C-434/15);

Dans cet arrêt, la Cour a reformulé comme suit les deux premières questions qui lui étaient soumises : « (...) *la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123 et l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être qualifié de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, et, partant, exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31, ou, au contraire, si ce service relève de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 ainsi que de la directive 2000/31 » ;*

La Cour y a répondu de la façon suivante : « (...) *A cet égard, il convient de relever qu'un service d'intermédiation consistant à mettre en relation un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain constitue, en principe, un service distinct du service de*

transport qui consiste en l'acte physique de déplacement de personnes ou de biens d'un endroit à un autre au moyen d'un véhicule. Il convient d'ajouter que chacun de ces services, pris isolément, est susceptible d'être rattaché à différentes directives ou dispositions du traité FUE relatives à la libre prestation de services, ainsi que l'envisage la juridiction de renvoi » (point 34 de l'arrêt);

Elle ajoute toutefois : « (...) Il convient toutefois de relever qu'un service tel que celui en cause au principal ne se résume pas à un service d'intermédiation consistant à mettre en relation, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule et une personne qui souhaite effectuer un déplacement urbain. En effet, dans une situation, telle que celle visée par la juridiction de renvoi, où le transport des passagers est assuré par des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule, le fournisseur de ce service d'intermédiation crée en même temps une offre de services de transport urbain, qu'il rend accessible notamment par des outils informatiques, tels que l'application en cause au principal, et dont il organise le fonctionnement général en faveur des personnes désireuses de recourir à cette offre aux fins d'un déplacement urbain » (points 37 et 38);

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

Elle poursuit : « (...) Ce service d'intermédiation doit donc être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de « service de la société de l'information », au sens de l'article 1er, point 2, de la directive 98/34, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31, mais de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123. Une telle qualification est d'ailleurs confortée par la jurisprudence de la Cour selon laquelle la notion de « service dans le domaine des transports » englobe non seulement les services de transport pris en tant que tels, mais également tout service intrinsèquement lié à un acte physique de déplacement de personnes ou de marchandises d'un endroit à un autre grâce à un moyen de transport » (points 40 et 41);

Et encore : « (...) Un tel service, en ce qu'il relève de la qualification de « service dans le domaine des transports », ne se trouve pas davantage soumis à la directive 2006/123, étant donné que ce type de services figure, aux termes de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de cette directive, parmi les services expressément exclus du champ d'application de ladite directive. Par ailleurs, le service d'intermédiation en cause au principal répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », il relève non pas de l'article 56 TFUE, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1, TFUE, disposition spécifique aux termes de laquelle « [l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports » (points 43 et 44) ;

La Cour décide dès lors : « L'article 56 TFUE, lu conjointement avec l'article 58, paragraphe 1, TFUE, ainsi que l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, relative aux services dans le marché intérieur, et l'article 1^{er}, point 2, de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, telle que modifiée par la directive 98/48/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juillet 1998, auquel renvoie l'article 2, sous a), de la directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil, du 8 juin 2000, relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »), doivent être interprétés en ce sens qu'un service d'intermédiation, tel que celui en cause au principal, qui a pour objet, au moyen d'une application pour téléphone intelligent, de mettre en relation, contre rémunération, des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes qui souhaitent effectuer un déplacement urbain, doit être considéré comme étant indissociablement lié à un service de transport et comme relevant, dès lors, de la qualification de « service dans le domaine des transports », au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE. Un tel service doit, partant, être exclu du champ d'application de l'article 56 TFUE, de la directive 2006/123 et de la directive 2000/31. » ;

UBER B.V. soutient que selon cette jurisprudence, confirmée par un deuxième arrêt de la CJUE, également en cause de Uber, rendu le 10 avril 2018 (CJUE (grande chambre), 10 avril 2018, Uber France SAS, C-320/16), la condition *sine qua non* pour qu'un service de la société de l'information soit qualifié de service dans le domaine des transports serait que le service en cause contribue à créer une offre de transport urbain qui n'existait pas précédemment; UBER en déduit que l'existence propre ou non du service de transport par rapport à l'intermédiation constituerait la clé de voûte du raisonnement de la Cour; elle en conclut que si le chauffeur peut fournir le service de transport sans l'application pour téléphone intelligent, alors le service d'intermédiation continue de répondre aux critères pour

être qualifié de service de la société de l'information et n'entre pas dans le champ des services dans le domaine des transports;

UBER B.V. pointe qu'en l'espèce, cette condition *sine qua non* ferait défaut, dès lors que la situation des chauffeurs non professionnels actifs dans le système de UBER POP n'est pas la même que celle des chauffeurs professionnels de UberX; elle souligne à cet égard que les chauffeurs professionnels qui utilisent la plateforme UberX peuvent également fournir des services de transport pour leur propre compte, ou, le cas échéant, via d'autres plateformes d'intermédiation que UberX; elle en déduit que « *UberX, qui met en relation chauffeurs professionnels et usagers n'est ni « indispensable » ni « naturellement lié » ni encore « essentiel » au service de transport car les chauffeurs professionnels peuvent offrir leur service de transport indépendamment d'UberX, soit à leur propre compte, soit via des applications d'intermédiation similaires à celles d'Uber, soit par réservation téléphonique.* » (concl. Uber, p. 23);

UBER B.V. en conclut qu'il serait démontré que son service UberX constitue un service de la société de l'information et ne constitue pas un service dans le domaine des transports, et encore moins un service de transport;

Le juge des cessations ne partage pas cette analyse; certes, eu égard à leur qualité de chauffeurs professionnels détenteurs d'une licence LVC, les chauffeurs utilisant la plate-forme UberX peuvent également fournir leur service de transport via d'autres intermédiaires, ou sans intermédiaire; il reste toutefois que la Cour, en son attendu 39 de l'arrêt Elite précité, précise les critères qui permettent de décider qu'un service va au-delà de la simple intermédiation dans la société de l'information; ces critères ne se réduisent pas, comme le plaide UBER B.V., uniquement au fait que le service de transport peut être rendu indépendamment du recours à la plate-forme d'intermédiation; la Cour relève en effet deux autres critères, à savoir le fait que sans l'application, le service ne pourrait être reçu (« (...) *une application sans laquelle, (...) d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs.* »), et le fait que la société fournissant le service d'intermédiation exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation (« (...) *De surcroît, Uber exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation de tels chauffeurs. Sur ce dernier point, il apparaît notamment qu'Uber établit, au moyen de l'application éponyme, à tout le moins le prix maximum de la course, que cette société collecte ce prix auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule, et qu'elle exerce un certain contrôle sur la qualité des véhicules et de leurs chauffeurs ainsi que sur le comportement de ces derniers, pouvant entraîner, le cas échéant, leur exclusion.* »);

La doctrine commentant cette jurisprudence européenne écrit : « (...) *Les deux arrêts successifs ont le mérite de poser les critères qui permettent de déduire qu'un service va au-delà de la simple intermédiation (...). Ces critères sont, d'une part, le fait que sans l'application, le service n'aurait pas pu être fourni ni reçu et, d'autre part, le fait que la société mettant en œuvre le service exerce une influence*

décisive sur les conditions de la prestation. Or, d'autres services proposés par Uber pourraient également correspondre à ces critères, tel qu'UberX par exemple. » (Marie Forgeois, observations sous CJUE, 10 avril 2018, JT 2018, p. 485);

11. Il se déduit de ce qui précède qu'il ne peut être soutenu que le service UberX est un service de la société de l'information; en application des principes consacrés par la Cour de justice de l'Union européenne, il convient de considérer que le service UberX fait partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et, partant, comme répondant à la qualification non pas de «service de la société de l'information», mais de «service dans le domaine des transports» (cf. point 40 de l'arrêt Elite);

Cela étant, il convient immédiatement de préciser que UBER B.V. ne fournit pas de service de transport; elle n'est propriétaire d'aucun véhicule; elle ne détient ni licence de taxi, ni licence de LVC; parmi les constats que les défenderesses ont fait réaliser et qui sont à la base de la présente instance, aucun des véhicules en cause n'était exploité par la société UBER B.V.;

L'activité de UBER B.V. consiste en l'exploitation de la plate-forme d'intermédiation UberX; ce service dans le domaine des transports ne peut être confondu avec un service de transport proprement dit;

Le service d'intermédiation dans le domaine des transports fourni par UBER B.V. ne relève pas du champ d'application de la réglementation bruxelloise relative au transport de personnes; pour rappel, ce champ d'application est défini comme suit:

« Art. 2: Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° services de taxis :

ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après : (...)

2° services de location de voitures avec chauffeur :

tous services de transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles qui ne sont pas des services de taxis et qui sont assurés au moyen de véhicules de type voiture, voiture mixte ou minibus, à l'exception des véhicules aménagés en ambulance »;

Bien qu'offrant un service dans le domaine des transports consistant en une intermédiation entre un utilisateur-passager et un chauffeur, UBER B.V. n'« assure » elle-même aucun « transport rémunéré de personnes » au sens de l'ordonnance précitée; le service offert par UBER B.V. n'est donc pas, en tant que tel, réglementé par ce texte légal et cette société ne doit pas, pour exercer son activité, disposer d'une licence de taxi ou LVC pouvant être octroyée par les autorités régionales en application de cette ordonnance ;

En conséquence, c'est à tort que les demanderesse soutiennent que « *UBER doit donc être qualifiée d'entreprise de transport de personnes qui œuvre directement sur le marché du transport de personnes* » (pt 24 des conclusions des demanderesse);

Quant aux autres parties défenderesse

12. Les demanderesse affirment que les défenderesse tromperaient le public et la Région de Bruxelles-Capitale en exploitant des licences LVC alors qu'elles fourniraient en réalité un service de taxi; selon les demanderesse, le système de contrats mis en place par UBER et ses co-contractants serait « totalement artificiel » et serait « destiné à contourner la législation régionale applicable » aux services de transport de personnes; elles ajoutent que UBER et les autres défenderesse feraient un « usage frauduleux » des licences LVC qu'elles ont obtenues;

Les demanderesse soutiennent que les mobiles déterminants ayant animé les défenderesse dans la conclusion des contrats de prestation de service et de location de voiture avec chauffeur, ainsi que dans la mise au point du système d'affiliation à la PRA seraient totalement illicites, en ce qu'ils tendent à contrevenir aux règles d'ordre public que sont la législation régionale bruxelloise et les règles de concurrence en vigueur en Belgique;

Les demanderesse concluent en conséquence à la nullité absolue de ces contrats;

S'agissant du contrat de prestation de services conclu entre UBER et les entreprises LVC, les demanderesse soutiennent que ce contrat ne servirait qu'à contourner l'interdiction de fournir un service de taxi sans détenir de licence de taxi; elles en veulent pour preuve le fait que ce contrat prévoit en son article 3.1 que, si une entreprise LVC fournit des services de transport via UberX et également en tant que taxi, elle doit se conformer à l'ensemble de la législation en vigueur en la matière; les demanderesse soulignent qu'en vertu de la réglementation bruxelloise, il est interdit de cumuler les licences de taxi et de LVC; elles en déduisent que le système UberX consiste dès lors bien à mettre des véhicules à la disposition du public, ce qui est l'apanage des taxis;

UBER réplique en précisant que son contrat est rédigé de la sorte car il a vocation à s'appliquer à toute la Belgique et que les Régions flamande et wallonne autorisent le cumul entre les deux systèmes, ce qui n'est pas contesté;

Il peut être relevé qu'en toute hypothèse, il ne ressort d'aucune pièce produite qu'une des parties défenderesse en cause en l'espèce cumulerait les deux licences;

Ensuite, et surtout, il ne peut être soutenu que le système UberX consisterait à mettre des véhicules à la disposition du public sur la voie publique, ce qui est la définition d'un service de taxi;

En effet, il est établi et non contesté par les demanderesses qu'il n'est pas possible de héler une voiture UberX en rue; il n'est pas davantage possible de trouver une voiture UberX disponible à un endroit de stationnement sur la voie publique; le contact entre un candidat passager et une voiture utilisant le système UberX ne peut se faire que par le biais de l'application digitale développée par UBER; plus précisément, avant toute commande d'une course, le candidat passager doit s'être inscrit en tant que membre de la PRA; c'est en cette qualité qu'il peut entrer en contact avec des entreprises LVC qui ont, elles, conclu des contrats de location avec la PRA; les voitures des entreprises LVC ne sont donc pas accessibles « au public », mais uniquement aux personnes ayant fait la démarche de s'inscrire auprès de la PRA;

Il ne peut dès lors être soutenu que le système UberX serait un système mettant des véhicules à la disposition du public; il suit de ce constat qu'il ne peut être soutenu que les entreprises LVC utilisant le système UberX fourniraient en réalité un service de taxi;

13. Il découle des observations qui précèdent que c'est également à juste titre que les défenderesses soulignent qu'elles fournissent actuellement avec UberX un service différent de celui du système UberPOP, lequel a été interdit par jugement du tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles du 23 septembre 2015;

En effet, contrairement au système UberPOP, par lequel des chauffeurs ne possédant aucune licence fournissaient des services de transport rémunéré de personnes, les entreprises LVC défenderesses dans la présente cause disposent toutes d'une licence dont la validité en tant que telle n'est pas remise en cause par les demanderesses; munies de ces licences, les défenderesses se sont affiliées au système UberX en concluant avec UBER B.V. le contrat-cadre de prestation de services, et elles ont conclu avec la PRA des contrats de location; de plus, contrairement au système UberPOP, les courses fournies via UberX ne le sont qu'à des membres de la PRA, laquelle a conclu préalablement avec l'entreprise LVC un contrat de location; ainsi, aucune course sous UberX n'est fournie en dehors du cadre d'une location;

14. Il se déduit de ce qui précède que le contrat-cadre conclu entre les entreprises LVC et UBER a son mobile déterminant propre, conforme à la réalité telle que décrite ci-dessus; il s'agit de permettre à l'entreprise LVC qui le conclut d'utiliser l'application digitale créée et exploitée par UBER; aucune simulation ou mobile illicite ne sont démontrés quant à ce contrat;

15. S'agissant de l'affiliation souscrite par les candidats usagers du service de transport auprès de la fondation de droit néerlandais PRA, et des contrats de location conclus entre la PRA et les entreprises LVC, les demanderesses les critiquent également, au motif que la PRA serait une « société écran » et « artificielle »;

Les demandereses en veulent pour preuve le fait que la PRA serait liée par une multitude de contrats de location avec les entreprises LVC, et également le fait que la PRA n'assume pas les frais de transport et ne paye pas ses chauffeurs cocontractants;

Il convient tout d'abord de constater que les demandereses n'établissent pas que la PRA ne serait pas valablement constituée ou qu'elle n'existerait pas; il s'agit d'une fondation de droit néerlandais et la légalité de son existence n'est pas critiquée;

Ensuite, les demandereses ne démontrent pas que le fait que les locations soient payées directement par les utilisateurs non pas à la PRA, mais à UBER, laquelle en reverse une partie aux entreprises LVC, serait contraire à la réglementation applicable;

En effet, celle-ci n'impose que trois conditions à l'exploitation d'un service de location de véhicule avec chauffeur: que le contrat de location soit écrit, qu'il soit conclu pour une durée minimale de trois heures, et que le prix minimal de 90 € soit respecté;

Ces trois conditions sont prévues par les contrats de location conclus entre les défenderesses et la PRA;

Pour le surplus, la réglementation n'interdit pas qu'une même personne morale (en l'espèce la PRA) conclue plusieurs contrats de location de voiture avec chauffeur avec différentes entreprises LVC; en l'espèce, il est démontré par les défenderesses qu'elles disposent toutes d'un contrat de location signé avec la PRA; en particulier, s'agissant des entreprises LVC ayant fait l'objet des constats d'huissier, il est établi qu'au jour du constat, chacune disposait d'un contrat de location, en cours de validité, et dont la conclusion était antérieure au constat;

En conclusion, la simulation prétendue ou le mobile illicite de contournement de la loi ne sont pas démontrés; ainsi que l'écrit UBER, c'est, au contraire, dans le but de respecter la réglementation applicable que le système mettant en présence les différents contrats a été conçu;

Les défenderesses soulignent en outre que leur système contractuel a été validé tant par l'administration bruxelloise de la Mobilité (voyez la lettre du Ministre P. Smet du 20 octobre 2018) que par le tribunal de police néerlandophone de Bruxelles, dans un jugement du 29 mai 2018 (pièce III.12 de UBER B.V.);

Il se déduit de ce qui précède qu'il n'y a pas lieu de prononcer la nullité des contrats-cadres, ni du système d'affiliation à la PRA, ni davantage des contrats de location de voitures avec chauffeurs, pour fraude à la loi ou mobiles illicites;

16. Les demanderesses soutiennent ensuite que les « chauffeurs d'UBER » (lire: les entreprises LVC) ne rempliraient pas les conditions d'exploitation des licences LVC édictées par la législation bruxelloise;

Parmi les parties défenderesses, certaines disposent de licences délivrées par la Région de Bruxelles-Capitale, et d'autres par la Région wallonne; il convient de vérifier le respect de la réglementation bruxelloise en distinguant les défenderesses selon leurs licences respectives;

17. Les défenderesses titulaires d'une licence LVC délivrée par la Région de Bruxelles-capitale sont au nombre de trois : la SPRL Arman, la SPRL K-Everest, et M. Chardoudi Tariq;

18. - Quant à l'exigence d'un véhicule de luxe édictée par les articles 85 et suivants de l'arrêté bruxellois relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur;

Les demanderesses soutiennent que le véhicule de la SPRL Arman ne répondait pas à cette exigence car il présentait des griffes sur le côté droit; elles se réfèrent au constat d'huissier établi le 27 février 2018, et dans lequel l'huissier instrumentant écrit « *J'ai remarqué que le véhicule portait des griffes sur le côté droit.* »; la défenderesse Arman soutient que cette affirmation ne serait pas établie, n'étant étayée d'aucune photo; il convient toutefois de relever que l'huissier de justice étant un officier assermenté, il doit être cru sur parole; cela étant, il reste qu'il est difficile de se faire une opinion sur l'apparence générale du véhicule litigieux lorsqu'il est question de « griffes » sans aucune autre précision;

Les demanderesses plaident qu'une photo de l'intérieur du véhicule est jointe au constat, mais cette photo ne permet pas de décider que le véhicule ne répondrait pas aux conditions de bon état prévues à l'article 88 §1er dudit arrêté;

19. - Quant à l'inscription de la location dans un registre tenu au siège de l'exploitation;

Les demanderesses prétendent qu'aucune location de véhicule ayant fait l'objet des constats d'huissier produits en l'espèce n'aurait été inscrite sur un registre, comme l'exige l'article 17, § 1er, 3° de l'ordonnance précitée;

Les défenderesses répliquent que l'article 17 prévoit que le registre peut être organisé sous forme informatisée, et que chaque entreprise LVC utilisant UberX détient bien un registre électronique reprenant chacune des courses effectuées; les demanderesses paraissent admettre cette réalité puisqu'elles écrivent que « *la prise de location du véhicule a été réalisée uniquement au travers de la plateforme informatisée UBER* »; ce registre électronique est légalement suffisant;

20. - Quant à l'exigence d'un contrat écrit;

Les demanderesses reprochent aux entreprises LVC de n'avoir pas présenté au passager de contrat écrit lors des transports ayant fait l'objet des constats, ce qui constituerait, selon elles, une violation de l'article 17, 4° de l'ordonnance;

L'article 17, 4° n'impose pas au chauffeur d'une entreprise LVC de présenter au passager un contrat écrit; il prévoit seulement que *« 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 d'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. (...) »*;

Les demanderesses soutiennent qu'il ne serait *« guère contestable qu'aucun contrat n'a été conclu entre les chauffeurs d'UBER et leurs clients, avant les courses »*, et qu'il serait *« manifeste qu'aucun des chauffeurs d'UBER ne circule avec une copie des fameux contrats-cadres conclus avec la PRA »*;

Elles entendent fournir la preuve de ces affirmations en se référant aux différents constats d'huissier produits; toutefois, il doit être relevé qu'à aucun moment, un huissier de justice n'a demandé à un chauffeur s'il disposait de la copie du contrat de location; les seules questions posées aux chauffeurs émanaient des passagers, lesquels se sont contentés de demander au chauffeur s'ils allaient recevoir un contrat ou une facture; il ne peut être déduit des réponses à cette question que le chauffeur se serait prononcé sur la présence ou non à bord de son véhicule du contrat de location conclu avec la PRA;

Du reste, il ressort du dossier des défenderesses que les trois entreprises LVC bruxelloises précitées disposaient bien toutes les trois, au jour des constats, de contrats de location conclus avec la PRA, signés antérieurement à la date des constats et encore en vigueur au jour de ceux-ci;

Enfin, il doit être relevé que, dès lors que les entreprises défenderesses disposaient toutes de contrats de location préalables aux courses ayant fait l'objet des constats, elles n'avaient nul besoin de conclure un contrat de location directement avec les passagers; il n'est, en conséquence, pas étonnant que les chauffeurs aient déclaré aux passagers qu'ils n'allaient pas recevoir de contrat;

21. - Quant à la durée des courses;

Les demanderesses invoquent le fait que la plate-forme Uber permet d'effectuer des trajets de très courte durée, alors que la législation bruxelloise impose que le contrat de location de voiture avec chauffeur soit conclu pour une durée minimale de trois heures;

Les défenderesses répliquent que la législation bruxelloise n'exige pas que les trois heures soient fournies de manière consécutive, pour le même transport; elles font valoir que les contrats de location conclus entre la PRA et les entreprises LVC respectent le prescrit légal, dès lors qu'ils sont conclus pour une durée d'au moins un an;

S'agissant de la durée des courses, il ne peut être soutenu que le système de location de voiture avec chauffeur exige que les trois heures de transport soient fournies consécutivement; aucune disposition légale ou réglementaire ne le précise;

En outre, il ressort de la pratique que de nombreux contrats de location de voiture avec chauffeur sont conclus et prestés sans que les prestations de transport ne durent chacune trois heures; ainsi, lorsqu'un hôtel conclut un contrat de location de voiture avec chauffeur et qu'il met ce service à la disposition des clients de l'hôtel, il n'est jamais exigé que lesdits clients soient transportés durant au moins trois heures consécutives; en revanche, il faut que l'entreprise de LVC fournisse à l'hôtel des prestations de transport pour au moins trois heures au total;

Cette lecture de l'ordonnance bruxelloise a été confirmée par le Ministre en charge de la mobilité lors d'une séance de la Commission de l'Infrastructure chargée des travaux public et de la mobilité du parlement bruxellois du 22 février 2016;

22. - Quant au fait que les véhicules des entreprises LVC circuleraient librement sur la voie publique;

Les demanderesses invoquent l'article 17,5° de l'ordonnance précitée, selon lequel *« 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 »*;

Elles relèvent que, lors des constats, les véhicules ayant fait l'objet des commandes de courses circulaient déjà sur la voie publique sans la moindre location préalable;

Cette affirmation n'est pas correcte; les trois défenderesses bruxelloises démontrent qu'au jour des constats, elles étaient toutes les trois sous les liens d'un contrat de location conclu préalablement avec la PRA; elles avaient donc bien fait l'objet d'une location préalable et pouvaient dès lors circuler sur la voie publique pour y charger les utilisateurs ayant commandé une course via l'application UberX;

Il n'est pas davantage correct de soutenir que les véhicules des entreprises LVC circuleraient librement et seraient, tels des taxis, à la disposition du public; cette affirmation n'est démontrée par aucun des constats produits; les demanderesses ne démontrent pas qu'un des candidats passagers aurait hélé en rue un véhicule exploité par une des défenderesses, ou serait monté à son bord à un point de stationnement sans autre forme de procès, comme il est possible de le faire avec

un taxi; au contraire, chaque constat indique que le candidat passager s'est connecté à l'application UberX au moyen de son smartphone et est entré en contact avec une entreprise LVC par ce biais-là (ce qui, on l'a vu, n'est possible que pour autant que le candidat passager se soit auparavant affilié à la PRA);

Il ne peut dès lors être reproché aux véhicules des défenderesses d'avoir circulé librement sur la voie publique;

23. - Quant au fait que les défenderesses offriraient la location de places dans un véhicule;

Les demanderesses soutiennent que des « chauffeurs Uber » proposeraient de partager le véhicule entre plusieurs passagers alors que l'article 17,6° de l'ordonnance précitée l'interdit;

Elles font valoir que le chauffeur d'une entreprise LVC dénommée « Easynavette » aurait proposé un système de partage de course; la société « Easynavette » n'est toutefois pas partie à la présente cause; pour le surplus, aucun constat relatif aux trois défenderesses bruxelloises ne démontre que celles-ci auraient offert de partager des courses; ce grief n'est pas établi;

24. - Quant au fait que les chauffeurs des défenderesses étaient munis de téléphones mobiles dans leurs véhicules lors des constats;

Les demanderesses invoquent l'article 17, 9° de l'ordonnance, lequel prévoit que le véhicule circulant dans le cadre d'une licence LVC ne peut être équipé d'un appareil émetteur ou récepteur de radiocommunication; il ne fait aucun doute que cette interdiction ne vise pas les téléphones mobiles, mais bien les appareils incorporés dans le véhicule, tel un système de radio émetteur-récepteur qui ne peut facilement être retiré du véhicule;

Les demanderesses insistent toutefois sur le fait que la loi vise tout type d'appareil et que les téléphones mobiles sont également visés;

Il est déraisonnable de prétendre que la réglementation actuelle interdirait la présence d'un téléphone mobile à bord d'un véhicule LVC;

Les demanderesses soutiennent que cette interdiction viserait en réalité à interdire que les chauffeurs LVC ne puissent utiliser des appareils émetteur ou récepteur pour recevoir des commandes de courses à bord de leur véhicule; cette précision n'est toutefois pas inscrite dans la loi;

Dès lors que, comme on l'a vu, les trois entreprises LVC bruxelloises en cause en l'espèce bénéficiaient de contrats de location en cours de validité, elles pouvaient être contactées et se voir attribuer des courses par tout moyen de communication, dont un téléphone mobile embarqué dans leur véhicule;

25. Il suit de l'analyse qui précède qu'il n'est pas démontré que les trois défenderesses titulaires de licences bruxelloises ne respecteraient pas la réglementation bruxelloise applicable à la location de voiture avec chauffeur;

26. S'agissant des parties défenderesses titulaires de licences wallonnes, elles sont au nombre de six : Messieurs Haouari El Mostafa, Sahli Sofien, Saba Antonio, la SPRL Flambeau, la SPRL Thomi-Autos et la SCS V&C Concept;

27. Selon les demanderessees, le décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxi et aux services de location de voitures avec chauffeur prévoirait que la licence wallonne ne pourrait servir à exploiter une activité de transport de personnes en dehors du périmètre de la Région wallonne; elles fondent cet argument sur l'article 18 du décret, selon lequel :

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

Le Gouvernement fixe les conditions auxquelles une autorisation délivrée par une autre région est valable sur le territoire de la Région wallonne. »;

Elles en déduisent que ce serait illégalement que les défenderesses titulaires de licences wallonnes effectuent des transports de personnes sur le territoire bruxellois;

Cette déduction est erronée en droit; l'article 18 précité ne règle pas la mesure dans laquelle une licence wallonne peut être considérée comme valable sur le territoire des deux autres Régions;

La validité des licences wallonnes de LVC sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale est garantie par le principe de reconnaissance mutuelle;

Il convient de rappeler que la matière des transports est régionalisée en Belgique; parallèlement à ce partage des compétences, l'article 6, §1, VI, al. 3 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifié par la loi spéciale du 8 août 1988, impose aux Régions de respecter le principe d'union économique et d'unité monétaire, en ces termes : *« 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, tel qu'il est établi par ou en vertu de la loi, et par ou en vertu des traités internationaux. »*; il convient également de rappeler l'existence, en droit économique belge, du principe de reconnaissance mutuelle, lequel découle du principe d'unité économique;

Par un arrêt du 29 avril 2010, rendu dans une affaire de service LVC, la Cour constitutionnelle a jugé que « [s]elon le principe de reconnaissance mutuelle, inhérent à l'union économique et monétaire entre les composantes de l'État, une personne proposant des services sur le territoire d'une de ces composantes en se conformant aux règles qui y sont applicables est présumée pouvoir exercer librement cette activité sur le territoire de toute autre composante de l'Etat, sauf pour cette dernière à établir la nécessité d'imposer des règles plus strictes afin d'atteindre un objectif légitime.

La volonté de protéger les prestataires de services établis sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale contre la concurrence d'autres opérateurs économiques, au seul motif que ceux-ci sont établis en Région wallonne ou en Région flamande est, par essence, incompatible avec le principe même de l'union économique et monétaire et ne saurait être considérée comme un objectif légitime. Pour le surplus, il n'apparaît pas que l'obligation de satisfaire aux conditions prévues par le législateur wallon ou flamand ne permettrait pas d'atteindre les objectifs poursuivis par la disposition en cause.» (C. Const., n° 41/2010 du 29 avril 2010, point B.5.3.);

Il découle des principes d'union économique et de reconnaissance mutuelle que les défenderesses qui disposent d'une licence de LVC wallonne sont autorisées à exercer leur activité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, sans avoir à obtenir également une licence bruxelloise, et ce, quel que soit le point de départ des courses fournies;

28. D'autre part, mais en vain, les demanderesses mettent en avant la réglementation en vigueur relativement aux services de taxis pour tenter de limiter le périmètre de validité des licences LVC wallonnes; cette réglementation n'a pas vocation à s'appliquer aux services de LVC;

29. Les demanderesses soutiennent ensuite qu'en toute hypothèse, les entreprises LVC détentrice de licences wallonnes ne respecteraient pas la réglementation applicable en Région wallonne;

Elles relèvent tout d'abord que cinq conditions édictées par l'ordonnance bruxelloise se retrouvent également dans le décret wallon du 18 octobre 2007;

Il s'agit de l'exigence de la tenue d'un registre, de l'exigence d'un contrat écrit, de l'interdiction de circuler sur la voie publique, de l'interdiction de louer les places du véhicule séparément, et de l'interdiction d'avoir à bord du véhicule un appareil émetteur-récepteur;

Les demanderesses se réfèrent aux constats qu'elles produisent et estiment que les violations de ces cinq exigences seraient établies, s'agissant des défenderesses détentrices de licences wallonnes; les constats produits ne contiennent toutefois aucun élément permettant d'établir une violation de ces exigences dans le chef des défenderesses wallonnes; Elles disposent toutes du registre électronique dans

lequel les courses sont enregistrées ; elles établissent toutes les cinq qu'elles disposaient d'un contrat de location écrit et conclu antérieurement au jour du constat, leur permettant de circuler sur la voie publique pour charger l'utilisateur ; aucune d'elles n'a proposé la location de places séparément dans le véhicule, et la présence à bord de leur véhicule d'un téléphone mobile ne peut être critiqué ;

30. Les demanderesses soulignent encore d'autres conditions édictées par la réglementation applicable en Région wallonne;

31. - Quant au confort et à la qualité que la clientèle est en droit d'attendre (article 73 de l'arrêté du 3 juin 2009 portant exécution du décret wallon du 18 octobre 2007);

Les demanderesses se réfèrent à leur pièce 5 et soutiennent que le véhicule Opel Astra de la SPRL Thomi-Autos était « *accidenté à l'arrière* », que « *l'état général du véhicule [était] sale* » et que « *l'appuie-coude au milieu [était] cassé* »;

La SPRL Thomi-Autos conteste les remarques relatives à l'intérieur du véhicule; aucune photo n'est jointe au constat pour étayer les affirmations de l'huissier, mais celui-ci doit être cru sur parole, étant un officier assermenté; d'autre part, la SPRL Thomi-Autos ne paraît pas contester le fait que l'huissier de justice a constaté que son véhicule était accidenté à l'arrière; un véhicule accidenté à l'arrière, sale et dont l'accoudoir du milieu est cassé ne paraît pas répondre à l'exigence de qualité imposée par le décret wallon; le fait de fournir un service de LVC sans respecter la réglementation en vigueur peut être jugé constitutif d'une pratique contraire aux usages honnêtes du marché;

Les demanderesses soutiennent que selon le constat formant leur pièce n°6, le véhicule de la SCS V&C Concept n'aurait pas non plus présenté les conditions de qualité requises par le décret et son arrêté d'exécution; elles font valoir qu'il aurait été constaté que la Renault Mégane en question « *n'était pas en bon état* », mais cette affirmation ne ressort d'aucun constat; au sujet de ce véhicule, l'huissier de justice écrit « *Selon le client, il y avait un chewing-gum collé sur le dossier arrière du conducteur* »; ce chewing-gum ne devait pas être très visible puisqu'il se déduit de cette formulation que l'huissier de justice ne l'a pas vu lui-même; il n'est pas établi que le véhicule de V&C Concept ne répondait pas aux conditions de bon état requises;

32. - Quant aux conditions édictées par l'article 1er, 2° du décret wallon, selon lequel les services de LVC doivent remplir une des conditions suivantes :

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

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

- la voiture est mise à la disposition d'une personne déterminée en vertu d'un contrat portant sur un ensemble de prestations à effectuer au cours d'une période de sept jours consécutifs au moins; »

Les demanderessees soulignent que les deux dernières conditions ne s'appliquent pas en l'espèce, et que s'agissant de la première condition, il est établi par les constats que les prestations de transport ont été d'une durée très inférieure à trois heures; il a toutefois été jugé ci-dessus que les contrats de location signés par les défenderesses avec la PRA prévoient que les entreprises LVC effectueront au minimum trois heures de location sur la durée du contrat, et que ces trois heures ne doivent pas être fournies consécutivement;

33. Il suit de ce qui précède qu'il n'est pas démontré que les défenderesses titulaires de licences wallonnes ne respecteraient pas la réglementation wallonne applicable à la location de voiture avec chauffeur, à l'exception de la SPRL Thomi-Autos, laquelle a circulé avec un véhicule n'offrant pas les conditions de bon état requises par l'article 73 de l'arrêté du 3 juin 2009 portant exécution du décret wallon du 18 octobre 2007;

En conclusion sur le premier moyen, il convient de dire ce moyen non fondé, sauf très partiellement en ce qui concerne la SPRL Thomi-Autos;

3.2. Quant au second moyen des demanderessees : La violation de la législation sociale par les défenderesses

34. Selon les demanderessees, la relation existant entre les « chauffeurs UBER » et UBER B.V. devrait être qualifiée de contrat de travail salarié;

Elles se réfèrent à la jurisprudence de la Cour de cassation selon laquelle « l'existence d'un contrat de travail implique l'engagement d'exécuter un travail déterminé, dans un lien de subordination moyennant rémunération » (Cass. 12 mars 1979, Pas. I, p. 819);

En l'espèce, l'existence d'un travail et d'une rémunération ne sont pas contestables, sous réserve de ce qui sera dit ci-après au sujet des entreprises LVC qui emploient du personnel;

En revanche, l'existence d'un lien de subordination est contestée par les défenderesses;

35. Tout d'abord, les troisième, quatrième, huitième et neuvième défenderesses, qui sont des personnes morales, contestent qu'un lien de subordination soit envisageable entre elles et UBER BV;

En effet, selon la Cour du travail de Bruxelles, « [l]orsque deux personnes morales ont conclu une convention de collaboration, cette convention exclut en principe que les prestations exécutées en vertu de cette convention soient considérées comme ayant pris place dans le cadre d'un contrat de travail. Aucun

lien de subordination n'est possible entre un employeur et une société, sauf en cas de vice de consentement ou de simulation. » (C.T. Brux., 26 septembre 2008, JTT 2008, p. 468);

En l'espèce, il a été jugé que nulle simulation ne pouvait être constatée s'agissant du contrat de prestation de service liant UBER et les entreprises LVC; un vice de consentement, qui ne pourrait être invoqué que par l'entreprise LVC, n'est pas davantage démontré;

Il peut en outre être relevé que la plupart des entreprises LVC défenderesses, et notamment la deuxième défenderesse, V&C Concept, ont déclaré qu'elles-mêmes avaient conclu des contrat de travail avec des personnes physiques qu'elles ont engagées en tant que chauffeur; dans cette configuration, la personne fournissant le service est le chauffeur, lequel est déjà sous les liens d'un contrat de travail; son employeur est la personne morale défenderesse, et il ne peut être question de substituer un autre employeur à cet employeur existant; en outre, le chauffeur ne perçoit pas sa rémunération de UBER BV, mais de l'entreprise LVC qui l'emploie; le critère de rémunération fait donc également défaut;

Il suit de ce qui précède que le grief relatif à l'existence d'un contrat de travail salarié et à la requalification de la relation entre UBER B.V. et ses co-contractants ne pourrait être examiné que s'agissant des quatre défendeurs personnes physiques;

Cependant, il a été déclaré à l'audience par le conseil des quatre personnes physiques défenderesses que toutes les quatre bénéficiaient de contrats de travail à temps plein, et qu'elles n'avaient le statut de travailleur indépendant qu'à titre complémentaire ;

Étant déjà soumises à l'autorité d'un employeur à temps plein, il ne paraît pas possible de soutenir que ces personnes seraient, par ailleurs, occupées « *à bas coût en violation de la législation sociale* » par UBER et soumises à l'autorité de cette dernière (p. 50 des conclusions des demanderesses) ;

En outre, aucune de ces personnes ne conteste son statut social ni ne revendique la reconnaissance d'un lien de subordination vis à vis de UBER ; La présente action n'est pas un contentieux de droit social mené par un travailleur demandant aux juridictions du travail de voir reconnaître sa situation de « faux indépendant » ;

Les demanderesses se fondent sur des arguments rencontrés habituellement dans ce type de contentieux de droit social, pour tenter de démontrer en l'espèce l'existence de pratiques contraires aux usages honnêtes du marché; l'invocation de ces droits subjectifs dont elles ne sont pas titulaires conduit à ce que l'action des demanderesses se présente comme purement théorique et ne pouvant déboucher sur une éventuelle requalification des relations contractuelles conclues entre UBER et les quatre parties défenderesses personnes physiques ;

36. Les demanderessees se réfèrent à l'article 333 de la loi programme du 27 décembre 2006 sur les relations de travail, lequel prévoit des critères généraux permettant d'apprécier l'existence ou l'absence d'un lien de subordination, également appelé lien d'autorité;

Ces critères sont:

- la volonté des parties telle qu'exprimée dans leur convention;
- la liberté d'organisation du temps de travail;
- la liberté d'organisation du travail;
- la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique;

Les demanderessees reconnaissent qu'il est manifeste que la volonté des parties exprimée dans le contrat de prestation de service signé entre UBER B.V. et les entreprises LVC était de ne pas conclure de contrat de travail;

Elles estiment qu'en revanche, l'examen des trois autres critères laisserait apparaître une contradiction entre la qualification du contrat donnée par les parties et la mise en œuvre concrète de la convention;

37. - Quant à la liberté d'organisation du temps de travail:

Les demanderessees considèrent que le fait que les chauffeurs peuvent librement décider quand ils se connectent à la plate-forme UberX ne suffit pas à soutenir qu'ils disposeraient de la liberté d'organiser leur temps de travail; elles se réfèrent à un arrêt de la Cour de cassation selon lequel « *[l]a circonstance que celui qui exécute le travail dispose de la liberté de donner suite ou non à une offre de travail de son employeur et qu'il peut, le cas échéant, la refuser, n'empêche donc pas que, dès qu'il a accepté le travail, l'employeur dispose de sa main d'œuvre et affecte celle-ci selon les dispositions du contrat.* » (Cass. 18 octobre 2010, S.10.0023.N);

UBER réplique qu'il ressort du contrat qu'il appartient uniquement à l'entreprise LVC de décider si, quand et comment elle entend fournir le service, en sorte qu'elle se trouve totalement libre d'organiser son temps de travail;

Il ressort des pièces déposées que cette affirmation de UBER est démontrée;

En effet, les entreprises LVC n'ont aucune obligation de se connecter à l'application UberX; il n'y a aucune obligation de durée minimale de connexion; il n'y a aucun quota minimum d'heures de prestations à fournir (sauf les trois heures légalement requises); il n'y a aucun créneau horaire à respecter; contrairement à d'autres plate-formes, il n'y a pas de « numéris clausus » quant au nombre d'entreprises LVC pouvant se connecter en même temps au système; les entreprises LVC ne doivent pas annoncer à l'avance quand elles comptent fournir leurs services;

Elles sont donc totalement libres d'organiser comme elles l'entendent leur temps de travail;

38. - Quant à la liberté d'organisation du travail:

Les demanderesses pointent le fait que selon la convention de service, UBER déterminerait quelle course serait attribuée à quel chauffeur, et que ceux-ci n'auraient aucune marge de manœuvre pour déterminer l'utilisateur qui sera pris en charge;

Les défenderesses contestent cette affirmation; elles rappellent que lorsqu'une demande de transport est émise par un utilisateur, l'application UberX géolocalise l'entreprise LVC se trouvant la plus proche de cet utilisateur et lui transmet la demande; l'entreprise contactée peut toutefois décider librement si elle accepte la demande de transport ou la refuse ou encore l'ignore;

En cas de refus ou de silence, l'application géolocalise la prochaine entreprise LVC la plus proche; ce n'est donc pas UBER B.V. qui détermine l'attribution des demandes de transport, mais la situation géographique des différentes entreprises LVC qui se sont préalablement connectées;

Les défenderesses contestent également l'affirmation des demanderesses selon laquelle ce serait UBER B.V. qui fixerait le trajet devant être emprunté par l'entreprise; aucune disposition contractuelle n'impose à l'entreprise LVC de suivre l'itinéraire fourni par la plate-forme UberX; cet itinéraire n'est fourni qu'à titre indicatif; le chauffeur peut choisir son propre itinéraire ou suivre celui proposé par un autre système de navigation ou demandé par l'utilisateur; les demanderesses ne démontrent pas qu'un itinéraire serait imposé par UBER au chauffeur;

Les demanderesses soutiennent d'autre part que UBER imposerait sa politique des prix vis-à-vis de l'utilisateur, sans laisser la moindre autonomie au chauffeur du point de vue du coût de son intervention;

Cette affirmation paraît contredite par l'article 4.1 du contrat de prestation de service; le contrat prévoit un tarif de base, un tarif au kilomètre et un tarif à la minute écoulée dans le véhicule; le contrat précise qu'il s'agit d'un tarif indicatif et que l'entreprise LVC peut négocier d'autres tarifs, à la hausse ou à la baisse;

De plus, les entreprises LVC décident seules si elles choisissent de recourir à du personnel pour exécuter les prestations; elles utilisent leurs propres véhicules pour fournir les services de transport; les chauffeurs ne doivent pas porter d'uniforme à l'effigie de UBER;

Enfin, les entreprises LVC sont libres de conclure des contrats de location avec d'autres clients; elles ne concèdent à UBER B.V. ou à la PRA aucune exclusivité; plusieurs parties défenderesses ont déclaré à l'audience qu'elles fournissaient

également des services de location de voitures avec chauffeur à d'autres clients et non exclusivement via la plate-forme UberX;

Il est démontré que les entreprises LVC qui utilisent le service UberX sont libres d'organiser leur travail;

39. - Quant à la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique;

Les demanderessees soulignent à cet égard que UBER B.V. exercerait un contrôle « *sur ses chauffeurs* » au moment de leur engagement;

UBER et les autres défenderesses répliquent que les exigences d'ordre professionnel telles que la vérification des différents enregistrements à la TVA, à la BCE, le permis de conduire, les assurances, etc., sont des exigences relatives à la qualité et la sécurité du service à l'égard des utilisateurs et des tiers; ce sont des vérifications permettant à UBER de s'assurer que l'entreprise LVC remplit les conditions légales attachées à son statut; elles permettent également à UBER de s'assurer que son nom et sa réputation seront sauvegardés; ces exigences ne sont pas l'indice d'un contrôle hiérarchique;

Les demanderessees prétendent ensuite que UBER dispenserait des formations à ses chauffeurs, ce qui constituerait une forme de contrôle hiérarchique; l'existence de « formations UBER » n'est pas démontrée; le contrat ne fait référence qu'à une seule séance dite « d'activation », visant à expliquer à l'entreprise LVC et à son chauffeur les modalités et le fonctionnement de l'application UberX; selon l'exposé des motifs de la loi sur les relations de travail, les instructions générales et les lignes directrices qui sont nécessaires à la réalisation de la mission ne doivent pas être considérées comme des instructions caractéristiques de l'autorité de l'employeur (Doc. Parl, Ch. Représ. sess. Ord. 2006-2007, Doc 51-2273/001, p. 2016-217);

Les demanderessees pointent encore le fait que UBER imposerait aux chauffeurs l'obligation d'attendre dix minutes l'arrivée de l'utilisateur; il ressort toutefois du contrat (art. 2.2) qu'il ne s'agit que d'une recommandation; aucune obligation d'attendre n'est imposée par le contrat;

Les demanderessees soutiennent en outre que l'évaluation du chauffeur à laquelle l'utilisateur est invité permettrait à UBER de sanctionner les chauffeurs ou de les exclure du système; les défenderesses contestent cette analyse; elles font valoir que le système de notation par l'utilisateur d'un service est une pratique courante dans le secteur de la fourniture de services, en ligne ou non; cette évaluation permet à UBER de mesurer l'efficacité de son service et de l'améliorer; il n'est du reste pas démontré par les demanderessees comment, au départ des notations fournies par les utilisateurs, UBER pourrait exclure des entreprises LVC de sa plate-forme; en revanche, le fait de pouvoir utiliser les évaluations fournies par les utilisateurs du service dans le cadre de sa relation contractuelle avec son partenaire

indépendant, par exemple pour documenter une inexécution contractuelle dans le chef du fournisseur du service, n'établit pas pour autant un contrôle hiérarchique de la part de UBER BV;

Les demanderesses critiquent également le fait que le système UberX permet la géolocalisation des entreprises LVC; il a toutefois été vu ci-dessus que cette géolocalisation est indispensable pour le fonctionnement de l'application mobile UberX; il n'est pas démontré que l'utilisation de la géolocalisation permettrait un contrôle hiérarchique sur les entreprises LVC;

Les demanderesses se réfèrent à l'avis n° 113 de la Commission administrative de règlement de la relation de travail du 9 mars 2018 en cause de Deliveroo; selon cet avis, *«[l]'utilisation de la technologie GPS dont question ci-dessus démontre à suffisance que DELIVEROO se réserve des possibilités de contrôle exorbitantes dont l'importance est renforcée par une faculté de résiliation dans un délai très court. En soi, le fait que Monsieur MANNO disposerait lui aussi d'une faculté de résiliation, laisse subsister les facultés de contrôle appartenant à DELIVEROO; de même, le souci d'informer le client de la progression de sa commande, ne rend pas le contrôle permanent que la technologie GPS autorise sur l'activité du coursier, compatible avec une activité indépendante. »*;

Les défenderesses soulignent tout d'abord qu'un recours a été introduit contre cet avis; il peut en outre être relevé que cet avis a été rendu sur « demande unilatérale » et que Deliveroo n'a pas été entendue ni n'a déposé de note ou de dossier dans le cadre de cette procédure;

Cet avis ne paraît pas pouvoir être transposé au système UberX;

En effet, tout d'abord, à la différence des défenderesses qui disposent toutes d'une licence LVC, les coursiers Deliveroo ne peuvent, selon cet avis, se présenter comme une véritable entreprise et ne peuvent travailler comme coursier à vélo que pour maximum deux clients (p. 6 de l'avis); au contraire, les entreprises LVC ne souscrivent aucune exclusivité en recourant à la plate-forme UberX; plusieurs défenderesses démontrent qu'elles fournissent également des services de location de voiture avec chauffeur en-dehors de tout recours à la plate-forme UberX;

De plus, contrairement au cas de Deliveroo, dans lequel la seule justification fournie à l'utilisation de la technologie GPS serait de permettre au client de suivre l'arrivée de son repas, il a été démontré par les défenderesses que dans le système UberX, le recours à la géolocalisation est indispensable pour le fonctionnement-même du service;

Dans le système UberX, non seulement le véhicule de l'entreprise LVC est localisé par GPS, mais l'utilisateur l'est également; en effet, le fonctionnement du système UberX exige que l'utilisateur soit géolocalisé par le système pour que ce dernier puisse déterminer quelle entreprise LVC se trouve la plus proche de l'utilisateur et donc la plus à même de fournir le service de transport demandé, puisque les

locations de véhicule ne peuvent être attribuées aux entreprises LVC que par la détermination de leur situation géographique, ce qui ne paraît pas être le cas du système Deliveroo;

Il ne peut être sérieusement soutenu que UBER BV exercerait un contrôle hiérarchique sur l'ensemble des membres de la PRA; ceux-ci sont pourtant tout aussi géolocalisables que les entreprises LVC, pour autant que les uns et les autres se soient connectés à la plate-forme;

Ainsi, dans le cas du système UberX, l'utilisation de la technologie GPS ne peut être considérée comme l'indice d'un contrôle hiérarchique exercé par UBER B.V.;

En conclusion, il n'est nullement démontré que la géolocalisation par GPS permettrait à UBER d'exercer un contrôle hiérarchique sur les entreprises LVC qui sont ses partenaires contractuels dans le système UberX;

40. Il suit de ce qui précède que les demanderesses ne rapportent aucun élément concret permettant de fonder leur thèse selon laquelle le contrat de prestation conclu entre UBER B.V. et les entreprises LVC devrait être requalifié en contrat de travail;

La doctrine confirme cette analyse : *« Selon le contrat de transport d'Uber auquel nous avons eu accès, il est convenu que le transporteur-Uber doit disposer des autorisations ou licences nécessaires pour pouvoir entreprendre ses activités. [...] Dans le modèle d'entreprise actuel de Uber en Belgique, le risque de requalification paraît plutôt limité, dès lors que le chauffeur-Uber ou l'entreprise de transport-Uber doivent être titulaires d'une licence d'exploitation et qu'ils seront ainsi propriétaires du véhicule avec lequel les services sont effectués. Ce modèle d'organisation est très semblable à celui de certaines centrales téléphoniques de taxis (...).*

Pour ces quatre derniers critères généraux, il paraît évident que dans le cas d'Uber il y a peu d'indices de lien de subordination : les chauffeurs n'ont pas d'horaires fixes, ils ont la liberté d'accepter ou de refuser les locations; de surcroît, il ressort du contrat de prestation de services et du contrat de chauffeur que le choix des parties est clairement celui d'une collaboration indépendante. (...) » (M. Storme et F. Helsen, « Innovatie en disruptie in het economisch recht », Anvers, Intersentia, 2017, n° 67 - traduction libre des défenderesses);

De même, le Secrétariat d'État à la lutte contre la fraude sociale s'est intéressé au statut des « chauffeurs Uber »; une étude a été menée par l'ONSS à ce sujet; dans sa note de politique générale présentée le 9 novembre 2015 devant la Chambre des représentants, le Secrétaire d'Etat a ainsi déclaré avoir « clarifié, au niveau fédéral, à l'aide d'une étude de l'ONSS, le statut des chauffeurs Uber. Au vu de toutes les données dont nous disposons actuellement, ils remplissent, selon la législation sociale belge, les conditions de « travailleur indépendant » et ils seront

contrôlés par rapport à cela sur les plans tant social que fiscal » (Doc. Parl. Chambre, n° 54-1428/17, p. 6);

Il est remarquable de noter que l'administration en charge de la lutte contre la fraude sociale a ainsi considéré, sur la base d'une étude menée par l'Office national de la sécurité sociale, que les « chauffeurs Uber » étaient des travailleurs indépendants;

41. Les demanderesse invoquent d'autre part des critères sectoriels spécifiques pour les activités de transport de personnes; elles se réfèrent aux articles 337/1 et 337/2 de la loi programme du 27 décembre 2006 sur les relations de travail, lesquels permettent au Roi de prévoir des critères propres à un ou plusieurs secteurs, qui remplacent ou complètent les critères généraux;

Un arrêté royal du 29 octobre 2013 a été pris en exécution de l'article 337/2, § 3, de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 en ce qui concerne la nature des relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités qui ressortent du champ d'application de la sous-commission paritaire pour les taxis et de la commission paritaire du transport et de la logistique, uniquement pour les activités de location de voitures avec chauffeur et de taxis collectifs;

UBER B.V. objecte toutefois qu'elle ne tomberait pas dans le champ d'application *ratione personae* de cet arrêté;

Selon l'article 1er dudit arrêté : « *Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par "entreprise", l'entreprise titulaire d'une licence d'exploitation d'un service de taxis, d'un service de taxis collectifs ou d'un service de location avec chauffeur délivrée par l'autorité compétente sous couvert de laquelle le transport est effectué.* »;

L'article 2 de l'arrêté dispose quant à lui qu'il s'applique « *aux relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités énumérées à l'article 3 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010 instituant des sous-commissions paritaires du transport et de la logistique et fixant leur dénomination et leur compétence et dans le cadre de l'exécution d'activités de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs visées par l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire du transport et de la logistique et fixant sa dénomination et sa compétence.* »; selon les demanderesse, il s'agit des activités de taxi, des activités de taxi collectif et des activités de location de voiture avec chauffeur;

Il s'agit donc, au moyen des critères retenus dans ledit arrêté, de vérifier si une relation de travail consistant en l'exécution d'un service de taxi, d'un taxi collectif ou d'un service de LVC, et conclue entre un chauffeur et une « entreprise » au sens de l'arrêté, constitue une relation de collaboration indépendante ou un contrat de travail;

Or, selon la définition de l'entreprise reprise à l'article 1er dudit arrêté, seules sont visées par cet arrêté les « entreprises » qui disposent d'une licence soit de taxis, soit de taxis collectifs, soit de LVC;

Il est établi que UBER B.V. ne dispose d'aucune licence; dès lors que, ainsi qu'il en a été jugé ci-dessus, elle dispense un service d'intermédiation dans le secteur des transports et non un service de transport, il ne peut être soutenu que cet arrêté royal lui serait applicable au motif qu'elle devrait détenir telle licence;

UBER BV ne peut dès lors être considérée comme « l'entreprise » au sens de l'arrêté royal précité;

C'est dès lors à juste titre que les défenderesses soutiennent que le mécanisme de présomptions prévu à l'article 3 de cet arrêté royal n'est pas applicable en l'espèce;

42. Il découle de ce qui précède que les défenderesses prestent leurs services de transport LVC par l'intermédiaire de l'application mobile UberX en tant que prestataires indépendants de UBER B.V. et non sous les liens d'un contrat de travail;

43. Les demanderesses soutiennent d'autre part que, s'il devait être jugé que les « chauffeurs UBER » ne sont pas sous les liens d'un contrat de travail, encore est-il que l'assujettissement de ces chauffeurs à la sécurité sociale des indépendants violerait la loi du 27 juin 1969 relative à la sécurité sociale des travailleurs salariés;

Elles invoquent l'article 3, 5°bis de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969, et qui étend le bénéfice du régime de sécurité sociale des salariés aux « *personnes qui effectuent des transports de personnes, qui leurs sont confiés par une entreprise, au moyen de véhicules dont elles ne sont pas propriétaires, ou dont l'achat est financé ou le financement garanti par l'exploitant de cette entreprise ou auxquelles une entreprise dispense des services en rapport avec les transports qu'elle leur confie, ainsi qu'aux exploitants de cette entreprise.* »;

Il ressort de cette disposition que son champ d'application est limité aux personnes qui effectuent des services de transport qui leur sont confiés par une entreprise au moyen de véhicules dont elles ne sont pas propriétaires ou dont l'achat est financé ou le financement garanti par l'exploitant de cette entreprise;

Or, en l'espèce, il est établi que les parties défenderesses autres que UBER B.V. sont toutes propriétaires du véhicule utilisé pour leurs activités ou locataires dudit véhicule en vertu d'un contrat de location-financement qui n'est pas garanti par UBER B.V.;

En outre, il a été jugé ci-avant que UBER B.V. ne fournit pas de service de transport; c'est la PRA qui commande les locations de voitures aux entreprises LVC défenderesses; celle-ci fournissent, en leur nom, les services LVC au profit des membres de la PRA;

Il se déduit des faits ainsi rappelés que l'article 3,5°bis de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 n'est pas applicable en l'espèce;

43. Les demanderesses invoquent encore, ultimement, l'article 3, 5°ter du même arrêté royal, qui étend le bénéfice du régime de sécurité sociale des travailleurs salariés « *aux chauffeurs de taxis et aux entrepreneurs qui les exploitent* »;

Cependant, comme le rappellent les défenderesses, celles-ci ne fournissent pas de services de taxi au sens de l'ordonnance bruxelloise du 27 avril 1995, dès lors que leurs véhicules ne sont pas mis à la disposition du public; il s'ensuit que cet article 3,5°ter de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 ne peut être appliqué en l'espèce;

44. En conclusion, aucune violation de la législation sociale ne peut être reprochée aux défenderesses; le second moyen des demanderesses manque de fondement;

Quant aux astreintes, à la publication du jugement et aux frais des constats d'huissier

45. L'action des demanderesses ne sera dite que très partiellement fondée, uniquement envers une seule défenderesse et s'agissant seulement d'une violation d'une condition d'exploitation de la licence LVC de cette partie; un ordre de cessation sera prononcé, assorti d'une astreinte d'un montant raisonnable;

46. S'agissant de la publication du jugement, il ressort de l'article XVII.4 CDE que des mesures de publicité ne peuvent être ordonnées que si elles sont de nature à contribuer à la cessation de l'acte incriminé ou de ses effets; il n'est pas établi qu'en l'espèce, la publication du jugement contribuera à la cessation de la pratique isolée reprochée à la défenderesse Thomi-Autos; cette publication ne se justifie pas;

47. Enfin, les demanderesses postulent que les défenderesses soient condamnées à leur rembourser les frais de constat d'huissier qu'elles ont exposés; elles ne précisent toutefois pas le fondement légal de cette demande; celle-ci ne sera pas admise;

PAR CES MOTIFS,

Nous, Françoise Jacques de Dixmude, juge au tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles, siégeant en remplacement du Président, assistée de Mme Sandra Teheux, greffier,

Statuant contradictoirement,

Recevons la demande, la disons très partiellement fondée et en conséquence,

Constatons que la défenderesse SPRL Thomi-Autos a commis un acte contraire aux pratiques honnêtes du marché en exploitant un service de location de voiture avec chauffeur sans respecter le prescrit de l'article 73 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009, selon lequel les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de location de voitures avec chauffeur doivent en permanence être en bon état et présenter toutes les conditions de qualité, de commodité et de propreté nécessaires, tant en ce qui concerne la carrosserie que l'habitacle;

Ordonnons à la s.p.r.l. Thomi-Autos de cesser d'offrir des services de location de voiture avec chauffeur en utilisant le véhicule immatriculé T LAE 762 dans l'état dans lequel il a été décrit dans le constat du 27 février 2018 de l'huissier de justice Caroline De Mey, sous peine d'une astreinte de 5.000,00 EUR par infraction au présent ordre de cessation commise au-delà d'un délai de trois mois à partir de la signification du présent jugement;

Disons la demande des demanderesses non fondée pour le surplus et les en déboutons;

Condamnons les demanderesses aux dépens de UBER B.V., liquidés à la somme de 1.440,00 €, aux dépens de la SCS V&C Concept, liquidés à la somme de 1.440,00 €, et aux 7/8 des dépens des défenderesses n° 3 à 10, liquidés à la somme de 1.440,00 €, soit à la somme de 1.260,00 €;

Condamnons la défenderesse Thomi-Autos à 1/10 des dépens des demanderesses, liquidés à la somme de 3.488,20 €, soit à la somme de 348,82 €;

Délaissons aux demanderesses le solde de leurs dépens;

Ce jugement a été rendu par la Chambre des actions en cessation du tribunal de l'entreprise francophone de Bruxelles, bd de Waterloo, 70, salle E, et prononcé à l'audience publique du **16 JAN. 2019**



S. Teheux



F. Jacques de Dixmude