

Le service Uber est-il légal en Belgique ?

Louis De Borggraef, Marie Fagny et Clément Léonard
Avec la collaboration d'Elise Defreyne

Où en est le plan Taxi, qui devait entrer en vigueur courant 2019 ? L'ordonnance tant attendue, qui devait régler la question du transport rémunéré à Bruxelles, n'a pas dépassé le stade des consultations. Et, avec le changement de Gouvernement, celles-ci devront peut-être reprendre à zéro.

Cela fait pourtant plusieurs années que des mesures claires sont attendues sur le sujet. En effet, l'arrivée d'Uber dans la région bruxelloise a bouleversé le microcosme des transports. Si les taxis, pour pouvoir conduire des clients, doivent respecter une série de règles prévues par la législation, la situation des chauffeurs Uber est beaucoup moins claire. Afin d'apaiser la situation, le Gouvernement bruxellois avait lancé en 2018 un projet d'ordonnance imposant les mêmes règles et conditions à tous les services de services de « transport rémunéré de personnes ». Ce texte prévoit entre autres que les plates-formes de réservation ne peuvent travailler qu'avec des chauffeurs titulaires d'une licence.

Le compromis recherché par ce texte semble toutefois au point mort. Pourquoi ? Afin de comprendre les enjeux de ce Plan Taxi, voici un éclairage des questions soulevées par l'essor d'Uber sur le territoire bruxellois, au départ de la jurisprudence en la matière.

Uber, Lyft, Cabify ou encore Flexigo, tous sont des opérateurs actifs dans le développement et la gestion d'application pour smartphones qui permettent de trouver un véhicule à proximité et à moindre coût. En une dizaine d'années, ces applications ont bouleversé notre quotidien et la manière de nous déplacer.

L'arrivée de ces nouveaux acteurs de la mobilité - qui permettent de se déplacer facilement, rapidement et de façon abordable - ne risque-t-elle pas de rendre obsolète la législation actuelle en matière de services de taxis ? Ces acteurs de l'économie numérique, en particulier Uber, n'enfreignent-ils pas les règles et normes qui régissent le secteur des taxis en Belgique ? La réponse à ces épineuses questions appelle une analyse du cadre juridique ainsi que la jurisprudence belge foisonnante en la matière.

1. LE CADRE LEGAL APPLICABLE

Se pencher sur la légalité des services proposés par Uber nécessite un rappel des règles pertinentes du droit belge. Le transport urbain rémunéré est une compétence régionale. C'est le point de départ de la course de taxi qui détermine le droit régional applicable. En l'espèce, nous prenons en

considération le droit bruxellois, à savoir l'ordonnance du 27 avril 1995¹, complétée par l'arrêté du 29 mars 2007², qui est en cause dans la jurisprudence analysée.

Les articles 3 et 16 de l'ordonnance du 27 avril 1995 interdisent d'exploiter un service de taxi ou un service de location de voitures avec chauffeur, à moins de disposer d'une autorisation du Gouvernement.

Par service de taxi, l'ordonnance entend « ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après :

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

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

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

d) la destination est fixée par le client ;

Les services de location de voitures avec chauffeur sont définis comme « 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 ». L'article 17 de l'ordonnance pose par ailleurs des conditions supplémentaires, permettant de différencier une VLC d'un taxi :

- 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 ;
- L'exigence d'un véhicule de luxe ou de grand luxe.

Comme nous l'exposons *infra*, cette différence entre les conditions d'exploitation d'un service de taxi et d'une VLC est à la base du système actuel mis en place par la société Uber pour développer ses activités en Belgique.

2. L'ANALYSE DE LA JURISPRUDENCE BELGE

¹ 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, *M.B.*, 1^{er} juin 1995.

² Arrêté de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, *M.B.*, 3 mai 2007.

Avec véhémence, les concurrents d'Uber ont contesté la légalité des services offerts par ce nouvel acteur. La Belgique ne constitue pas un cas isolé : plusieurs actions ont été introduites dans différents pays par les services de taxi pour cause de concurrence déloyale.

Deux types de juridictions belges ont été saisies de cette problématique. D'une part, les taxis bruxellois ont introduit deux actions en cessation devant le Tribunal de l'entreprise. L'une concerne le service UberPop, où conducteur et passager sont deux particuliers. L'autre vise le service UberX, qui met en relation un chauffeur professionnel avec un particulier. D'autre part, le ministère public a initié une action pénale contre un chauffeur UberPop.

1. L'action pénale contre le chauffeur UberPop

a. Les parties au litige

A l'origine de l'affaire, un policier s'était inscrit sur l'application, avait commandé une course et s'était fait conduire au commissariat de police. Il avait alors constaté l'infraction commise en sa présence par le chauffeur. Cette action oppose donc le ministère public contre le chauffeur UberPop.

b. La décision du Tribunal de police de Bruxelles du 4 mai 2015

Dans cette décision, le juge se pose d'abord la question de savoir si le service Uber relèverait du covoiturage, qui est légal. Le covoiturage exige deux conditions, à savoir le partage d'un trajet et une absence de rémunération. Celles-ci faisant défaut, l'application n'est pas un service de covoiturage mais doit être considéré comme un transport rémunéré de personnes.

Dès lors, le juge se demande si Uber rencontre les critères d'application de l'ordonnance. Tout d'abord, il n'est pas contesté qu'il s'agit d'un transport rémunéré de personnes. Ensuite, le prévenu affirme qu'il est libre d'accepter ou non la demande de partage du véhicule, contrairement aux taxis qui constituent un service d'utilité publique. Le juge considère que le caractère d'utilité publique n'est pas une condition pertinente pour vérifier le champ d'application. Peu importe que le chauffeur puisse accepter ou non de partager son véhicule, à partir du moment où il répond aux critères d'application de l'ordonnance, il tombe sous son champ d'application. Le prévenu prétend encore qu'on ne peut pas parler de mise à disposition du public en tant que telle, mais de mise à la disposition d'une communauté restreinte de personnes (celles qui se sont inscrites sur l'application). Selon le juge, il s'agit d'une mise à disposition du public car toute personne peut potentiellement avoir très facilement accès à ce service. En effet, une grande majorité de personnes possède un smartphone. Dès lors, l'on peut considérer qu'il y a une équivalence entre la communauté Uber et le public. En conséquence, le juge prononce la condamnation du prévenu.

2. Les actions en cessation

2.1. Contre UberPOP

a. Les parties en cause

Uber et TRB sont deux sociétés qui transmettent les demandes des clients vers des chauffeurs sur le territoire de la région Bruxelles-capitale. Alors que les chauffeurs contactés par TRB disposent

d'une licence de chauffeur de taxi telle que prévue par l'article 2, 1° de l'ordonnance du 27 avril 1995, les chauffeurs UberPop ne disposent pas d'une telle licence. TRB considère que les chauffeurs Uber sont en réalité des chauffeurs de taxi opérant sans licence et qu'il y a de ce fait une distorsion de concurrence entre les deux opérateurs.

b. La décision du Tribunal de commerce de Bruxelles du 31 mars 2014

TRB a introduit une action en cessation contre Uber, en application de la loi du 6 avril 2010 concernant les pratiques du commerce et la protection du consommateur (ces dispositions sont reprises dans les livres VI et XVII du Code économique). TRB reproche à Uber de ne pas respecter les dispositions réglementant le transport rémunéré de personnes dans la Région de Bruxelles-Capitale. Par un jugement du 31 mars 2014, le Président du Tribunal de Commerce (francophone) a donné raison aux prétentions de TRB. Le juge des cessations a condamné Uber par défaut à cesser de proposer des courses effectuées par des chauffeurs sans licence sous peine d'une astreinte de 10 000 € par infraction.

c. La décision du Tribunal de commerce de Bruxelles du 23 septembre 2015

Uber ne s'étant pas présenté à l'audience, il a fait opposition de cette décision et a demandé un changement de langue dans la procédure judiciaire. La principale question examinée par le Tribunal est la qualification du service Uber : est-ce que Uber distribue des courses vers des chauffeurs de taxis ne disposant pas d'une licence ou vers de simples chauffeurs effectuant du covoiturage ? Ou plus simplement les chauffeurs Uber effectuent-ils un service de taxi ?

Tout d'abord, le juge des cessations dégage de l'examen de la législation trois conditions qui font qu'un chauffeur est considéré comme taxi et doit donc posséder une licence :

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

Le rappel de ces trois conditions permet aux juges d'exclure des conditions supplémentaires qu'Uber invoquait pour définir le service de taxi, afin que ses services ne soient pas qualifiés comme tels.

D'une part, la législation ne prévoit pas qu'un chauffeur de taxi doive être un professionnel. Le juge considère qu'un simple particulier exerçant cette activité sur son temps libre et rentrant dans les conditions de l'ordonnance doit également être considéré comme exécutant un service de taxi.

D'autre part, la législation ne prévoit pas l'exercice d'une mission d'utilité publique pour être considéré comme un service de taxi. Le juge rappelle que pour que le point b) soit respecté, il faut simplement une mise à disposition du public.

Le juge examine alors les trois conditions précitées.

Premièrement, en ce qui concerne la mise à disposition du public, la condition est respectée dès que le conducteur Uber répond positivement à une demande de course et « (qu') il met son véhicule à disposition du public, dans la plupart des cas sur un parking spécifique des routes publiques ». L'argumentation du juge des cessations semble incomplète car il ne précise pas si la mise à

disposition a lieu dès la commande sur l'application ou dès que le chauffeur s'arrête au bord de la route pour prendre son passager. Les deux points de vue sont en effet envisageables et pourraient avoir des incidences sur d'éventuels manquements contractuels ou extracontractuels. Mais ce n'est pas la question que le juge doit trancher. Plus fondamentalement, le juge ne détermine pas si le fait que seuls les usagers de l'application ont accès aux chauffeurs Uber exclut une mise à disposition du public. L'on ne peut que regretter l'absence de prise de position du juge.

Deuxièmement, en ce qui concerne le choix de la destination, le juge rappelle que la destination est choisie par le passager et non par le chauffeur Uber. Il est logique qu'un passager n'accepte pas de monter dans une voiture qui ne la conduit pas là où il le souhaite. A partir du moment où le passager indique l'endroit où il veut se rendre sur l'application, il choisit la destination et le chauffeur Uber n'a pas de marge de manœuvre.

Troisièmement, en ce qui concerne la question de la rémunération, Uber prétend que ses chauffeurs perçoivent une simple compensation des coûts. Celle-ci ne constituerait pas une rémunération au sens de l'ordonnance, notamment parce qu'elle ne serait pas destinée à être le seul revenu des chauffeurs. Ceux-ci sont supposés, selon Uber, n'exercer l'activité de chauffeur Uber qu'à titre occasionnel. Cependant, le juge des cessations relève que la notion de rémunération ne se définit pas par rapport à l'usage qu'en fait son destinataire. En d'autres termes, on peut parler de rémunération, même si celle-ci est occasionnelle ou complémentaire à d'autres revenus. Il ajoute que la compensation est parfois plus élevée que les coûts réels engagés par le chauffeur Uber. Dans ce cas-là, il considère qu'il s'agit bien d'un service rémunéré et que les conditions de l'ordonnance sont cumulativement remplies. Les chauffeurs Uber exercent donc là un service de taxi sans licence. Il ordonne donc la cessation de l'activité des chauffeurs Uber qui perçoivent plus qu'une simple compensation de leurs frais³.

d. L'exécution du jugement du 23 septembre 2015

Au cours de l'année 2016, TRB a fait constater à plusieurs reprises des infractions au jugement du 23 septembre 2015 commises par Uber. Au total, 29 infractions ont été constatées. Au regard du montant des astreintes fixées, TRB avait droit à un montant total de 290.000 euros. Uber n'acceptant pas de payer ce montant réclamé par TRB, cette dernière a introduit une procédure devant le juge des saisies par une citation du 1^{er} novembre 2016.

Devant le juge des saisies, Uber a répondu qu'il n'avait pas enfreint l'interdiction posée dans le jugement du 23 septembre 2015. En effet, la société répond qu'elle a cessé son service UberPop en octobre 2015 et qu'elle a lancé le service UberX en septembre 2015. Or, selon elle, le service UberX n'enfreint pas la réglementation bruxelloise sur le service de transport rémunéré.

³ Pour ceux qui reçoivent une simple compensation de leurs frais, le juge des cessations considère que l'ordonnance ne les distingue pas de ceux qui perçoivent plus que leurs frais et ils devraient donc avoir logiquement avoir une licence taxi. Il se demande si c'est bien compatible avec la liberté de travail, la libre prestation de services, la liberté d'entreprise et la liberté d'établissement. Il pose donc une question préjudicielle à la CJUE pour voir si la prétendue interdiction posée par l'ordonnance de percevoir une compensation des frais réels pour une personne qui met son véhicule à disposition du public et qui laisse le passager déterminer la destination est compatible avec les libertés garanties par le droit européen. Autant dire que l'hypothèse du chauffeur qui laisse gratuitement, ou en tout cas avec simple couverture des frais réels, un inconnu déterminer sa destination est pour le moins improbable. Sauf à considérer que le chauffeur décide de la destination et demande si quelqu'un veut venir avec lui comme c'est le cas par exemple avec l'application Blablacar. En tout cas, les chauffeurs Uber n'ont pas vocation quand on regarde leurs activités réelles à transporter des personnes sans percevoir de rémunération.

Par un jugement du **24 février 2017**, le **juge des saisies** a considéré que la requête de TRB était recevable mais non fondée. Il a jugé que les transporteurs utilisant le service UberX disposaient bien d'une licence de location de voiture avec chauffeur.

TRB a fait appel de cette décision. Par un arrêt du **9 janvier 2018**, la **Cour d'appel de Bruxelles**, avant de rendre sa décision, a suspendu la procédure pour demander au Président du Tribunal de commerce de Bruxelles (désormais Tribunal de l'entreprise) de s'expliquer sur son premier jugement, en application des articles 793 et 795 du Code judiciaire.

e. Le jugement interprétatif du 18 décembre 2018

Le juge des cessations y explique sa première décision (celle du 23 septembre 2015). Il rappelle que l'interdiction porte sur les services d'Uber qui peuvent être assimilés à des services de taxi. Elle n'est donc pas limitée au service UberPop. Elle vise tout service de taxi qui ne bénéficie pas d'une autorisation au sens de l'article 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995.

Le juge des cessations précise que la différence entre les deux services est l'autorisation dont disposent les chauffeurs utilisant le service UberX. Le juge, dans cet arrêté interprétatif, ne se prononce pas clairement sur la validité du service UberX. Il considère qu'il revient au juge des saisies de se pencher sur la question de l'assimilation du service UberX à un service de taxi.

2.2. Contre UberX

a. Le service UberX

Le service UberX est « *un 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) VLC»), et des personnes souhaitant se faire transporter* ». Contrairement au service UberPop, les chauffeurs disposent d'une licence.

Le juge du tribunal de l'entreprise, dans son jugement du 16 janvier 2019, insiste sur le fait que ce système « met en présence plusieurs relations contractuelles concomitantes » :

- Un contrat de prestation de services entre Uber et une entreprise VLC ;
- Un contrat entre Uber et le chauffeur ;
- Un contrat de location de voiture avec chauffeur entre l'entreprise VLC et la plateforme d'intermédiation ;
- Une inscription par l'utilisateur en tant que membre de la plateforme d'intermédiation (et l'acceptation des conditions générales de cette plateforme).

b. La décision du 16 janvier 2019

La fédération belge des taxis ainsi que des sociétés de taxis ont introduit une action en cessation devant le Président du tribunal de l'entreprise contre la société Uber et plusieurs entreprises et personnes physiques qui sont liées à Uber.

Le premier enjeu de cette décision est de savoir si le service UberX est soumis à la réglementation bruxelloise en matière de transport rémunéré.

Tout d'abord, le juge examine si le service d'intermédiation offert par Uber est un « service de la société de l'information » ou un « service dans le domaine des transports ». Si le service UberX est un service de la société de l'information, alors l'ordonnance du 27 avril 1995 ne sera pas applicable à la société américaine.

Cette question de qualification a déjà été tranchée par la Cour de justice de l'Union européenne, pour le service UberPop, dans son arrêt Elite du 20 décembre 2017. La Cour a en effet considéré qu'un service d'intermédiation doit être considéré comme un « service dans le domaine des transports » si deux conditions sont remplies : « Si d'une part, le service sans l'application n'aurait pas pu être fourni ni reçu sans l'application et, si d'autre part, la société mettant en œuvre le service exerce une influence décisive sur les conditions de la prestation »⁴. La juridiction a donc conclu qu'un service tel qu'UberPop était un « service dans le domaine des transports »⁵. Dans cette affaire, elle considère qu'il convient d'appliquer la même solution au service UberX. En conséquence, ce service est bien un service dans le domaine des transports.

Toutefois, le juge nuance immédiatement son propos en précisant que, bien que le service UberX soit un service dans le domaine des transports, ce service d'intermédiation n'est pas en tant que tel un service de transport.

Le juge vérifie alors si les chauffeurs de véhicule qui assurent le transport disposent bien d'une autorisation valable. Or, ces chauffeurs disposent d'une autorisation VLC. Il convient donc d'examiner si ce système est légal ou s'il constitue un contournement illégal de la législation.

Dans un premier temps, le juge examine si le système UberX consiste à mettre des véhicules à la disposition du public sur la voie publique, ce qui est le cœur de la définition d'un service de taxi. Cette condition est en effet fondamentale pour distinguer un service de taxi d'une VLC.

Pour être qualifié de taxi, le véhicule doit être mis à la disposition du public sur un point de stationnement ou dans un endroit non ouvert à la circulation publique (article 2, 1^o, b) de l'ordonnance du 27 avril 1995. L'ordonnance ne précise pas comment cette mise à disposition doit s'effectuer. En général, pour les services de taxi traditionnels, elle s'effectue de trois manières : par réservation à la centrale téléphonique, dans un *cab rank* ou simplement en rue par un signe de main. On pourrait rajouter la réservation par smartphone qui est possible pour certaines sociétés de taxis. Après la réservation ou l'appel en rue, le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur sur la voie publique ou sur un parking privé.

La société Uber argumente que les véhicules Uber ne sont pas mis à la disposition du public. Afin d'y avoir accès, il faut être membre de la « communauté Uber », ladite communauté étant constituée des usagers de l'application Uber. Pour être usager, il suffit d'installer l'application sur son smartphone, donner ses coordonnées (nom, adresse mail, numéro de téléphone) et se choisir un code. L'ensemble de l'opération prend maximum 5 minutes. Ensuite, pour commander un Uber, il

⁴ C.J.U.E., 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, § 39.

⁵ *Ibidem*, § 40.

faut activer la localisation et commander un Uber libre qui se trouve à proximité. Ce dernier prendra alors en charge l'utilisateur pour le conduire à la destination souhaitée.

Uber argue de cette modalité particulière de réservation qu'il n'y a une mise à disposition qu'au profit de la communauté Uber. A notre sens, Uber confond toutefois la mise à disposition du véhicule et le mode de mise à disposition. En effet, aujourd'hui en Belgique, une grande majorité de la population utilise un smartphone et a donc la possibilité d'utiliser l'application Uber. Il serait donc pour le moins incongru, comme le souligne le Tribunal de police de Bruxelles dans son jugement du 4 mai 2015, de considérer que la nécessité de la possession d'un smartphone restreigne réellement la mise à disposition au public d'un service. Il est en effet presque aussi facile de passer un coup de téléphone à une société de taxi que d'appuyer sur l'écran de son smartphone pour commander un Uber.

Le jugement du Tribunal de l'entreprise de Bruxelles (francophone) du 16 janvier 2019 considère cependant qu'il n'y a pas de mise à disposition au public. Le fait de ne pas pouvoir héler un Uber en rue, de ne pas en trouver sur des lieux de stationnement mais de pouvoir uniquement contacter le chauffeur Uber via l'application restreint le public auquel s'adresse le service UberX. On ne peut donc pas, selon le Tribunal, parler de mise à disposition au public. En conséquence, les chauffeurs Uber ne sont pas des chauffeurs exerçant un service de taxi. La restriction porte donc sur le mode de réservation et non pas sur la mise à disposition du véhicule au public. Au vu de l'avancée des technologies, on peut regretter que le mode de réservation du véhicule ne soit pas clairement visé par l'ordonnance.

Par ailleurs, on ne peut nier que l'objectif de la société Uber est de toucher le plus de gens possible, comme n'importe quelle entreprise. L'entreprise américaine et les chauffeurs affiliés cherchent à maximiser leurs profits. Or, comment la société Uber peut-elle prétendre ne pas mettre les véhicules à disposition du public, alors que son but est précisément de toucher le public et d'être ainsi rentable ?

Dans un second temps, les services de taxi argumentent que le système mis en place par Uber est complètement artificiel et vise à contourner la législation. Ils contestent ainsi la constitution d'une « Platform Rider Association », gérée par Uber, qui permet de mettre en liaison les chauffeurs VLC avec un utilisateur-passager. Le juge valide toutefois ce système, considérant au contraire qu'il permet de respecter la législation en vigueur. Il note également que ce système a déjà été validé par l'administration bruxelloise de la mobilité et une juridiction néerlandophone.

Dans un troisième temps, le juge vérifie que les conditions applicables à une location de voiture avec chauffeur sont bien respectées. Tout d'abord, il faut un contrat écrit, ce qui ne prête pas à discussion. Ensuite, la prestation doit être de minimum trois heures et d'un montant de 90 euros. Le juge considère que ces conditions sont respectées dès lors que la prestation ne doit pas être de trois heures consécutives et que les 90 euros peuvent être perçus tout au long de l'utilisation de l'application.

CONCLUSION

A la lumière de ces décisions, il ressort que le service UberPop - où le chauffeur est un particulier - est illégal en Belgique. Le service UberX est, quant à lui, admis pour autant que les chauffeurs disposent d'une autorisation VLC, ce qui ne constitue pas un contournement illégal de la législation sur les services de taxis.

Le dernier arrêt a l'avantage de combler un vide juridique, c'est-à-dire de clarifier les conditions dans lesquelles les chauffeurs Uber peuvent exercer leurs activités. Une réforme plus globale du secteur est toutefois nécessaire afin d'adapter ces règles aux enjeux de mobilité actuels. Dès lors, l'on ne peut que se réjouir de la prochaine réforme annoncée dans ce secteur. En effet, en février 2018, le Gouvernement bruxellois avait validé un projet de réforme du transport rémunéré de personnes sur le territoire de la capitale⁶. Bien que promis en 2019, ce « Plan Taxi » se fait toujours attendre...

⁶ V. LULLIER, « Mobilité : le plan Taxi est prêt pour le démarrage », *Le Soir*, 2 février 2018, <https://plus.lesoir.be/137753/article/2018-02-02/mobilite-le-plan-taxi-est-pret-pour-le-demarrage>