Cour de cassation de Belgique

Arrêt

N° S.21.0030.F

ÉTAT BELGE, représenté par le ministre de l'Économie et du Travail, dont le cabinet est établi à Bruxelles, rue Ducale, 61, agissant par la direction des amendes administratives, dont les bureaux sont établis à Anderlecht, rue Ernest Blerot, 1,

demandeur en cassation,

représenté par Maître Willy van Eeckhoutte, avocat à la Cour de cassation, dont le cabinet est établi à Gand, Drie Koningenstraat, 3, où il est fait élection de domicile,

contre

HG TRAVEL-AUTOS, société à responsabilité limitée, dont le siège est établi à Ath (Maffle), chaussée de Mons, 484, inscrite à la banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0810.811.914,

défenderesse en cassation.

I. La procédure devant la Cour

Le pourvoi en cassation est dirigé contre l'arrêt rendu le 5 février 2021 par la cour du travail de Mons.

Le 15 novembre 2023, l'avocat général Hugo Mormont a déposé des conclusions au greffe.

Le président de section Mireille Delange a fait rapport et l'avocat général Hugo Mormont a été entendu en ses conclusions.

II. Le moyen de cassation

Dans la requête en cassation, jointe au présent arrêt en copie certifiée conforme, le demandeur présente un moyen.

III. La décision de la Cour

Sur le moyen :

Aux termes de l'article 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et de la logistique, il est institué une commission paritaire, n° 140, dénommée « commission paritaire du transport et de la logistique », compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs et ce, pour toutes les entreprises de transport routier pour compte de tiers ; les autobus et les autocars à l'exclusion des autobus urbains ; les taxis et tout autre transport tant hippomobile qu'automobile pour compte de tiers.

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 institue la sous-commission paritaire pour les taxis, n° 140.02, compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs et ce, pour les entreprises pour le transport en taxi.

L'arrêté royal du 29 octobre 2013 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 ressortissant au 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, vise, en vertu de son article 2, les activités de transport en taxi ressortissant à la sous-commission paritaire pour les taxis et les activités de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs ressortissant à la commission paritaire du transport et de la logistique.

La convention collective de travail fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, conclue le 22 septembre 2008 au sein de la commission paritaire du transport et de la logistique et rendue obligatoire par l'arrêté royal du 6 février 2009, s'applique, en vertu de l'article 1er, aux employeurs qui exploitent une entreprise de taxis ressortissant à la commission paritaire du transport ainsi qu'à leurs chauffeurs et prévoit, à l'article 3, que ces chauffeurs sont rémunérés sur la base d'un pourcentage de la recette brute.

Les conventions collectives de travail relatives aux conditions de travail des chauffeurs des services de location de voitures avec chauffeur, conclues les 4 mars 2008, 16 juin 2011 et 19 avril 2012 au sein de la commission paritaire du transport et de la logistique et rendues obligatoires par les arrêtés royaux des 9 septembre 2008, 1er décembre 2011 et 13 mars 2013, s'appliquent, en vertu de l'article 1er, aux employeurs qui exploitent des services de location de voitures avec chauffeur ressortissant à la commission paritaire du transport et de la logistique ainsi qu'à leurs chauffeurs, définissent, à l'article 3, ces services comme étant tout transport rémunéré de personnes par véhicules d'une capacité maximum de neuf places, chauffeur compris, à l'exception des taxis et des services réguliers, et prévoient, à l'article 7, que ces chauffeurs sont rémunérés à l'heure.

Il suit de cette définition que, pendant la période litigieuse de 2009 à 2014, les entreprises de taxis constituent une catégorie particulière de transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules d'une capacité maximum de neuf

places chauffeur compris, la catégorie résiduelle étant celle des entreprises de location de voitures avec chauffeur.

Il suit par ailleurs de l'ensemble des dispositions précitées que seules les entreprises de taxis ressortissent à la sous-commission paritaire n° 140.02 pour les taxis et qu'elles sont seules soumises à la convention collective du 22 septembre 2008, à l'exclusion des entreprises de taxis collectifs et de celles de location de voitures avec chauffeur.

Au cours de la période litigieuse de 2009 à 2014, comme, depuis l'institution en 1973 de la commission paritaire n° 140, dans l'État fédéral puis dans les entités fédérées, la réglementation en matière de transport rémunéré de personnes, c'est-à-dire les articles 2, 1°, spécialement c), et 2°, de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, 2, 4°, spécialement c), et 5°, du décret flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de mobilité de la Flandre, et 1er, 1°, 2° et 3°, du décret wallon du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, distingue les activités de taxis de celles de taxis collectifs et de celles de location de voitures avec chauffeur, ces dernières étant tous services de transport rémunéré de personnes par certains véhicules automobiles, qui ne sont pas des services de taxis.

Il s'ensuit que les entreprises de taxis seules soumises à la convention collective de travail du 22 septembre 2008 sont celles qui présentent les caractéristiques essentielles des entreprises de taxis visées par cette réglementation.

D'ailleurs, l'arrêté royal du 29 octobre 2013 précité s'applique, en vertu de son article 1er, aux entreprises titulaires d'une licence d'exploitation d'un service de taxis, d'un service de taxis collectifs ou d'un service de location de voitures avec chauffeur, délivrée en exécution de cette réglementation par l'autorité compétente sous couvert de laquelle le transport est effectué.

Au cours de la période litigieuse de 2009 à 2014, comme depuis l'institution en 1973 de la commission paritaire n° 140, la réglementation en matière de transport rémunéré de personnes, c'est-à-dire les articles 2, 1°, a), b) et

c), et 17, § 1er, alinéa 1er, 8°, de l'ordonnance bruxelloise, 2, 4°, a), b), et c), et 42, §§ 1er, 8°, et 3, du décret flamand et 1er, 1°, 19, § 1er, 9°, et 35 du décret wallon, prévoit, comme élément de la définition ou comme obligation des entreprises de taxis, qu'elles assurent le transport rémunéré de personnes par véhicule automobile d'une capacité maximum de neuf personnes, chauffeur compris, que les véhicules sont 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, que les véhicules sont équipés d'un taximètre et que la mise à disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places.

L'arrêt énonce que l'inspection du travail a dressé le 2 juin 2014 un procès-verbal à la charge de la défenderesse, société constituée le 30 mars 2009, pour ne pas avoir rémunéré ses chauffeurs sur la base d'un pourcentage de la recette brute conformément à l'article 3 de la convention collective de travail du 22 septembre 2008.

Il constate que la défenderesse exploite « un service de navettes vers un aéroport, une gare ou un port » et une « activité secondaire de location de voitures avec chauffeur pour des événements particuliers », au moyen de véhicules de maximum neuf places, chauffeur compris, que la navette est réservée au préalable, que le « trajet [est] déterminé à l'avance », que, « dans la plupart des cas, […] le chauffeur fait deux ou trois arrêts pour embarquer d'autres voyageurs avant d'atteindre la destination commune », que le prix des courses, « convenu à l'avance et […] forfaitaire, ne dépend pas du nombre de kilomètres réellement parcourus ou du temps mis pour réaliser ce trajet », que les véhicules ne sont pas équipés d'un taximètre, qui serait inutile, et que, « dans la plupart des cas, les clients [réservent] une ou plusieurs places d'un véhicule ».

Par ces constatations, l'arrêt justifie légalement sa décision que, du 30 mars 2009 au 2 juin 2014, la défenderesse n'était pas soumise à la convention collective de travail du 22 septembre 2008.

Le moyen ne peut être accueilli.

Par ces motifs,

La Cour

Rejette le pourvoi ;

Condamne le demandeur aux dépens.

Les dépens taxés à la somme de six cent nonante-deux euros soixante-six centimes envers la partie demanderesse, y compris la somme de vingt euros au profit du fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne.

Ainsi jugé par la Cour de cassation, troisième chambre, à Bruxelles, où siégeaient le président de section Christian Storck, président, les présidents de section Koen Mestdagh et Mireille Delange, les conseillers Eric de Formanoir et Bruno Lietaert, et prononcé en audience publique du onze décembre deux mille vingt-trois par le président de section Christian Storck, en présence de l'avocat général Hugo Mormont, avec l'assistance du greffier Lutgarde Body.

L. Body Br. Lietaert E. de Formanoir

M. Delange K. Mestdagh Chr. Storck

Requête

POURVOI EN CASSATION

À la Cour de cassation de Belgique

fait connaître

l'ÉTAT BELGE, représenté par le Ministre de l'Economie et du Travail, dont le cabinet est établi à 1000 Bruxelles, Rue Ducale 61, agissant pour le SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI, TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE, Direction des amendes administratives, dont les bureaux sont établis à 1070 Bruxelles, Rue Ernest Blérot 1, inscrit à la banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0308.358.050,

actuellement demandeur en cassation,

représenté par Willy van Eeckhoutte, avocat à la Cour de cassation, dont le cabinet est établi à 9051 Gand, Drie Koningenstraat 3, où il est fait élection de domicile,

qu'il se pourvoit en cassation contre l'arrêt et contre la partie indiqués plus amplement ci-dessous.

I. LA DÉCISION ATTAQUÉE ET LA PARTIE CONTRE LAQUELLE LE POURVOI EST DIRIGÉ

COPIE NON CORRIGÉE

Ce pourvoi est dirigé contre l'arrêt prononcé contradictoirement et en dernier ressort le 5 février 2021 par la première chambre de la cour du travail de Mons, dans l'affaire inscrite au rôle général sous le n° 2019/AM/218, entre le demandeur en cassation en tant que partie appelante et

> la société à responsabilité limitée HG TRAVEL-AUTOS, dont le siège social est établi à 7810 Ath, Chaussée de Mons, 484, inscrite à la banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0810.811.914,
>
> originairement partie intimée, actuellement défenderesse en cassation,

et contre cette dernière.

COPIE NON CORRIGÉE

II. ANTÉCÉDENTS

1. La défenderesse fut constituée le 30 mars 2009. Elle a développé un service de navettes vers les aéroports, les ports et les gares.

La défenderesse a considéré qu'elle relevait, pour ses ouvriers, de la sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars, c'est-à-dire le SCP 140.01, et a appliqué les barèmes en vigueur au sein de celle-ci.

En octobre 2011, après avoir été interpellée par un de ses ouvriers qui estimait que le choix de la sous-commission paritaire n'était pas correct, la défenderesse a interrogé le contrôle des lois sociales situé à Tournai.

Le 14 février 2013, la direction générale des Relations collectives de travail du service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale a répondu comme suit :

> *« Il résulte d'une enquête effectuée par le Contrôle des lois sociales que votre entreprise exercice l'activité suivante : principalement (plus de 90 % de l'emploi) service de taxis collectifs autorisé par la Région wallonne (navettes vers des gares ou des aéroports avec des véhicules de 9 places maximum, en ce compris le chauffeur) et accessoirement réparation de véhicules pour compte de tiers.*
>
> *Dans ces conditions, la Direction générale Relations collectives de travail émet l'avis ci-après pour ce qui concerne l'appartenance de votre entreprise à la commission paritaire compétente :*
>
> *- pour les ouvriers : la commission paritaire du transport et de la logistique n° 140, instituée par l'arrêté royal du 13.03.1973 (Moniteur belge du 13.04.1973), modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 04.10.2011 (Moniteur belge du 21.10.2011) et, plus particulièrement, la sous-commission paritaire pour les taxis n° 140.02, instituée par l'arrêté royal du 22.01.2010 (Moniteur belge du 09.02.2010), est compétente sur la base de l'article 3 : « (…) le transport en taxi ».*
>
> *Toutefois, j'attire votre attention sur le fait que la sous-commission paritaire précitée ne deviendra opérationnelle que lorsque les arrêtés portant nomination de ses président, vice-président et membres seront publiés au Moniteur belge.*
>
> *- pour les employés : la commission paritaire nationale auxiliaire pour les employés n° 218 (…)*
>
> *Le présent avis est motivé comme suit :*
>
> *- la commission paritaire compétente est déterminée par l'activité principale de l'employeur, c'est-à-dire l'activité économique à laquelle sont consacrées le plus d'heures de travail ou la plus forte répartition de personnel, en vertu du principe selon l'accessoire suit le principal ;*
>
> *- l'activité de service de taxis collectifs étant exercée avec des véhicules de 9 places maximum, la sous-commission paritaire pour les autobus et autocars n° 140.01, instituée par l'arrêté royal du 22.01.2010 (Moniteur belge du 09.02.2010), ne peut pas être d'application pour votre entreprise, étant donné qu'elle est uniquement compétente pour : '(…) le transport en autobus et en autocars' (…) ».*

La défenderesse conteste être une entreprise de taxis.

COPIE NON CORRIGÉE

Le 2 juin 2014, un inspecteur du contrôle des lois sociales a dressé un procès-verbal à charge de la défenderesse pour infraction à l'article 3 de la convention collective de travail conclue le 22 septembre 2008 au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique, rendue obligatoire par arrêté royal du 6 février 2009, fixant les salaires minimum des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, soit pour ne pas avoir rémunéré, en tant qu'employeur exploitant une entreprise de taxis, ses 49 chauffeurs sur la base d'un pourcentage de la recette brute multiplié par un coefficient de 0,8607.

Le 21 septembre 2017, le conseiller général à la direction des amendes administratives a décidé d'infliger à la défenderesse une amende de 7.350 euros, assortie d'un sursis pour la moitié du montant.

2. La défenderesse a introduit un *recours* au greffe du tribunal du travail du Hainaut, division de Tournai, afin que soit mise à néant la décision du 21 septembre 2017.

Dans un *jugement* du 7 mai 2019, le tribunal du travail a déclaré le recours recevable et fondé. Le tribunal du travail a annulé la décision administrative et a condamné le demandeur aux dépens.

3. Le demandeur a interjeté *appel*.

Dans un *arrêt* du 5 février 2021, la cour du travail de Mons déclare l'appel recevable mais non fondé, et condamne le demandeur aux dépens.

C'est contre cet arrêt que le demandeur forme le présent pourvoi en cassation soulevant un moyen unique.

COPIE NON CORRIGÉE

III. MOYENS DE CASSATION

MOYEN UNIQUE DE CASSATION

Dispositions légales violées

- les articles 69, 72, deuxième alinéa, 101, troisième alinéa, et 162, premier et dernier alinéa, du Code pénal social
- l'article 9 de l'arrêté royal du 1er juillet 2011 portant exécution des articles 16, 13°, 17, 20, 63, 70 et 88 du Code pénal social et fixant la date d'entrée en vigueur de la loi du 2 juin 2010 comportant des dispositions de droit pénal social
- les articles 5, 16, 4°, 28, 31 et 35 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires
- l'article 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et de la logistique
- les articles 1er, 2 et 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
- l'article 1er de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis, dans sa version applicable avant qu'elle fût abrogée pour la Région de Bruxelles-Capitale par une ordonnance du 27 avril 1995, pour la Région flamande par un décret du 20 avril 2001 et pour la Région wallonne par un décret du 18 octobre 2007
- l'article 2, 1° de l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur
- l'article 1er du décret du Parlement wallon du 18 octobre 2007 de la Région wallonne relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs

COPIE NON CORRIGÉE

- l'article 2, 4°, tel qu'en vigueur avant son abrogation par un décret du 29 mars 2019, du décret du 20 avril 2001 du Parlement flamand relatif à l'organisation du transport de personnes par la route
- l'article 2, 5°, du décret du 29 mars 2019 du Parlement flamand relatif au transport particulier rémunéré
- les articles 1er, 2.65 et 2.66 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique
- les articles 1er, 3 et 7 de la convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, conclue au sein de la Commission paritaire du Transport et de la Logistique, rendue obligatoire par arrêté royal du 6 février 2009 (*M.B.* 27 avril 2009)

<u>Décisions et motifs critiqués</u>

Dans l'arrêt attaqué, la cour du travail déclare l'appel du demandeur en cassation recevable mais non fondé, et condamne le demandeur aux dépens.

La cour du travail fonde ces décisions sur les motifs suivants :

« ***III. <u>La décision de</u>*** **<u>[la cour du travail]</u>**

1. […]

2. L'amende administrative qui a été infligée se justifie, selon [le demandeur], *par le refus de* [la défenderesse] *de rémunérer ses chauffeurs sur la base du pourcentage énoncé à l'article 3 de la convention collective de travail fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, qui a été conclue le 22 septembre 2008 au sein de la commission paritaire du transport et de la logistique.*

COPIE NON CORRIGÉE

[La défenderesse] *estime que cette convention collective de travail ne lui est pas applicable -tout comme elle conteste relever de la sous-commission paritaire pour les taxis qui a été instituée au sein de la commission paritaire susmentionnée par l'arrêté royal du 22 janvier 2010* […]- *étant donné qu'elle n'exploite pas une entreprise de taxis.*

Ni la convention collective de travail du 22 septembre 2008 ni l'arrêté royal du 13 mars 1973 (dans ses différentes versions) instituant la commission paritaire du transport et de la logistique et fixant sa dénomination et sa compétence ou l'arrêté royal du 22 janvier 2010 déjà cité ne définissent ce qu'est une entreprise de taxis ou un taxi.

Ainsi, l'article 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973 se contente de mentionner qu' « il est institué une commission paritaire (…) compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour :
1° toutes les entreprises de transport routier pour compte de tiers ; les autobus et les autocars à l'exclusion des autobus urbains ; les taxis et out autre transport tant hippomobile qu'automobile pour compte de tiers (…) ».

A défaut d'une définition spécifique qui serait énoncée dans un des textes pouvant régir les relations de travail applicables à [la défenderesse] *et à ses chauffeurs, il convient de s'en tenir au sens usuel qui est donné au mot taxi.*

Les dictionnaires contemporains définissent le taxi comme une « automobile de location munie d'un taximètre » (Petit Larousse) ou comme une « voiture automobile de place, munie d'un compteur qui indique le prix de la course » (Petit Robert).

Les véhicules de [la défenderesse] *ne sont pas munis d'un tel compteur. Dans l'activité principale de* [la défenderesse] *-à savoir le service des navettes vers un aéroport, une gare ou un port- et dans son activité secondaire de location de voiture avec chauffeur pour des événements particuliers, cet appareil n'est, en effet, d'aucune utilité : le prix, convenu à l'avance et demeurant forfaitaire, ne dépend pas du nombre de kilomètres réellement parcourus ou du temps mis pour réaliser le trajet.*

COPIE NON CORRIGÉE

En se référant au sens habituel du mot « taxi », il est déjà permis de conclure que [la défenderesse] *n'est pas concernée par la convention collective de travail du 22 septembre 2008 et ne ressorti pas à la sous-commission paritaire pour les taxis.*

Pour soutenir le contraire, [le demandeur] *invoque en vain le décret du 18 octobre 2007 de la Région wallonne relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur :*
- d'une part, il s'agit d'une législation qui est étrangère aux relations de travail entre un employeur et ses travailleurs et la convention collective de travail ou les arrêtés royaux déterminant la compétence de la commission paritaire et de la sous-commission paritaire n'y font aucunement référence ;
- d'autre part, le texte même du décret opère une distinction nette entre les services de taxis (pour lesquels « la mise à disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places ») et les services de taxis collectifs (pour lesquels « la mise à disposition porte sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même ») (article 1er, 1° et 3°, du décret) ; dans la plupart des cas, les clients de [la défenderesse] *ne réservent qu'une ou plusieurs places d'un véhicule et le chauffeur fait deux ou trois arrêts pour embarquer d'autres voyageurs avant d'atteindre la destination commune ; le service de navettes exploité par* [la défenderesse] *peut, dès lors, être assimilé à un service de taxis collectifs au sens précisé par le décret mais non à un service de taxis (pour lequel* [la défenderesse] *n'a pas reçu une autorisation d'exploitation et pour lequel elle n'est pas autorisée à utiliser la plaque d'immatriculation spécifique commençant par « TX »).*

Outre le critère distinctif retenu par le décret, l'organisation d'un service de taxis est différente de celle d'un service de navettes : alors que les premiers peuvent être appelés ou hélés à tout moment, que les trajets, souvent précisés au moment de l'embarquement, s'effectuent d'une traite et que le prix est payé au chauffeur, les secondes supposent une réservation préalable et programmée, un trajet déjà fixé (incluant une au deux haltes intermédiaires) et un paiement qui peut déjà avoir été effectué. Ces conditions d'exploitation des services, qui sont différentes, peuvent avoir des répercussions sur les conditions de travail (tel le temps de travail).

Par ailleurs, pour refuser l'appartenance de [la défenderesse] *à la sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars,* [le demandeur] *accorde une*

COPIE NON CORRIGÉE

importance excessive au type de véhicule utilisé par [la défenderesse] *(limitation à 8 passagers).*

S'il est vrai que les autobus et les autocars évoquent, en principe, de grands véhicules de transport en commun, se focaliser uniquement sur la taille du véhicule ne paraît pas répondre au besoin des partenaires sociaux de prévoir des dispositions qui tiennent compte des spécificités de l'organisation du travail dans ce secteur : à côté des autocars et autobus classiques apparaissent de plus en plus des minicars et minibus, dont on imagine mal que les chauffeurs seraient soumis à des conditions de travail différentes de celles applicables au conducteurs des deux premières catégories de véhicules cités.

Indépendamment de la circonstance que les véhicules utilisés par [la défenderesse] *pour les navettes se rapprochent plus des minibus et minicars que de la voiture-taxi individuelle, il convient d'observer, comme l'avait déjà fait le tribunal, que les caractéristiques du transport en navettes sont fort semblables à celles du transport en car (réservation préalable, trajet déterminé à l'avance – pouvant inclure des haltes avant la destination afin d'embarquer de nouveaux passagers, …) à l'inverse du transport en taxi (vois ci-dessus).*

En conclusion, les éléments soumis à l'appréciation de [la cour du travail] *ne permettent pas de considérer que* [la défenderesse] *entrait dans le champ d'application de la convention collective de travail du 22 septembre 2008, à défaut d'être une entreprise de taxis.*

Partant, l'infraction qui a été retenue à tort à son encontre ne peut entraîner une amende administrative.

L'appel n'est pas fondé. »

(5ème feuillet au 7ème feuillet, de l'arrêt attaqué).

COPIE NON CORRIGÉE

Griefs

1.1.1. L'article 35 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, stipule que le Roi peut, d'initiative ou à la demande d'une ou de plusieurs organisations, instituer des commissions paritaires d'employeurs et de travailleurs. Il détermine les personnes, la branche d'activité ou les entreprises et le cadre territorial qui sont du ressort de chaque commission.

Par l'article 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et de la logistique le législateur a institué une commission paritaire, dénommée "Commission paritaire du transport et de la logistique", compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour:

1. toutes les entreprises de transport routier pour compte de tiers ; les autobus et les autocars à l'exclusion des autobus urbains ; les taxis ; et tout autre transport tant hippomobile qu'automobile pour compte de tiers ;

2. les entreprises qui exercent pour le compte de tiers exclusivement des activités logistiques ;

3. les entreprises d'assistance en escale dans les aéroports ;

4. les entreprises qui exercent pour le compte de tiers des activités de déménagement.

L'arrêté royal du 13 mars 1973 ne précise pas ce qu'il faut entendre par « taxis ». Il n'apparaît pas que le Roi ait voulu donner au terme "taxi" un sens autre que celui qui est habituel dans la langue générale ou qui est utilisé dans les ordres

COPIE NON CORRIGÉE

juridiques du Royaume de Belgique et des Régions wallonne, bruxelloise et flamande.

Par l'article 1er 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, tel que modifié par arrêté royal du 6 septembre 2012, des sous-commissions paritaires, dénommées *"Sous-commission paritaire pour les autobus et autocars", "Sous-commission paritaire pour les taxis"*, *"Sous-commission paritaire pour le transport routier et la logistique pour compte de tiers"*, *"Sous-commission paritaire pour l'assistance en escale dans les aéroports"* et *"Sous-commission paritaire pour le déménagement"* ont été instituées dans la Commission paritaire du transport et de la logistique.

L'article 2 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010 précise que la Sous-commission paritaire pour les autobus et autocars est compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour les entreprises pour le transport en autobus et en autocars, à l'exclusion des autobus urbains.

L'article 3 stipule que la Sous-commission paritaire pour les taxis est compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour les entreprises pour le transport en taxi. Toutefois, aucune définition ou description de la notion de « taxi » n'a été prévue.

1.1.2. La notion de taxi a évolué au fil du temps. Ce terme dérivé du nom de l'organisateur d'un service postal par hippomobile qui servait aussi au transport de passagers, est devenu le nom de tout véhicule loué par des personnes pour des déplacements sur de courtes distances. À un certain moment ce véhicule était un automobile équipé, dans la plupart des cas, d'un compteur.

COPIE NON CORRIGÉE

Ainsi l'interprétation de cette notion s'est adaptée à l'évolution technique et continue à s'y adapter. La présence d'un compteur ne peut actuellement plus être retenu comme critère caractéristique. L'essence d'un service de taxi est le transport par véhicule, avec chauffeur, d'une ou de plusieurs personnes et de leurs bagages vers une destination fixée par le client et contre paiement. Que le montant dû soit calculé par un taximètre, une application sur un téléphone intelligent ou ordiphone ou bien convenu d'avance, ne remet pas en cause qu'il s'agit toujours d'un service de taxi.

1.1.3.1. La loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis dispose à l'article 1er, § 1er, que les services de taxis sont ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes, par véhicules automobiles, et qui réunissent les conditions ci-après :

1° le véhicule, d'après son type de construction et son équipement, *est apte à transporter au maximum neuf personnes - le chauffeur compris* - et est destiné à cet effet ;

2° 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 ;

3° la mise à la disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places ;

4° la destination est fixée par le client.

La loi du 27 décembre 1974 fut abrogée en grande partie pour la Région de Bruxelles-Capitale, par une ordonnance du 27 avril 1995. Elle fut également abrogée, à l'exception de son article 11, pour la Région flamande par un décret du 20 avril 2001 et pour la Région wallonne par un décret du 18 octobre 2007.

L'article 2, 1° de l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures

COPIE NON CORRIGÉE

avec chauffeur définit comme suit les « services de taxis » : ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après :

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

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

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

d) la destination est fixée par le client.

L'article 2, 4°, du <u>décret du Parlement flamand du 20 avril 2001</u> relatif à l'organisation du transport de personnes par la route définit ce qu'il faut entendre par « services de taxi » : les services de transport de personnes rémunérés à l'aide de véhicules avec chauffeur qui répondent aux exigences suivantes :

a) le véhicule est, en ce qui concerne sa construction et son équipement*, adapté au transport d'au maximum neuf personnes, chauffeur inclus*, et est destiné à cet effet ;

b) le véhicule est mis à la disposition du public, soit à un endroit de stationnement sur la voie publique dans le sens du règlement sur la police de

COPIE NON CORRIGÉE

la circulation routière, soit à tout autre endroit qui n'est pas accessible au transport public et dont l'exploitant dispose ;

c) la mise à la disposition a trait au véhicule et pas à chacun de ses endroits de stationnement lorsque le véhicule est engagé dans un service de taxi, ou à chacun des endroits de stationnement du véhicule et pas au véhicule même lorsque ce dernier est engagé dans un service de taxi collectif ;

d) la destination est fixée par le client.

Cette disposition fut abrogée par le décret du Parlement flamand du 29 mars 2019 relatif au transport particulier rémunéré, qui définit en son article 2, 5°, ce qu'il faut entendre par « services de transport particulier rémunéré » : les services de transport particulier rémunéré au moyen de véhicules à conducteur, qui remplissent toutes les conditions suivantes :

a) le véhicule est, en termes de construction et d'équipement, *adapté au transport d'au maximum neuf personnes, y compris le conducteur,* et est affecté à cette fin ;

b) le véhicule est mis à la disposition du public, les catégories suivantes de mise à disposition pouvant être distinguées :

1°) taxi de rue : le véhicule est mis à la disposition du public sur la voie publique, telle que visée à l'article 1er de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ou à tout autre emplacement non ouvert à la circulation publique dont l'exploitant dispose ;

2°) taxi de station : le véhicule est mis à la disposition du public à un emplacement sur la voie publique, réservé aux services de transport particulier rémunéré ;

3°) transport cérémoniel : le véhicule est mis à la disposition du public dans le cadre de cérémonies sur la base d'un contrat écrit ;

4°) taxi public personne : le véhicule est mis à la disposition du public par l'intermédiaire de la centrale de mobilité ("Mobiliteitscentrale") dans le

COPIE NON CORRIGÉE

cadre du transport public de personnes offert collectivement et répondant à des demandes de mobilité individuelles spécifiques de personnes ;

c) la mise à disposition peut concerner le véhicule ou chacun de ses emplacements ;

d) la destination est déterminée par le client ou par la personne transportée.

Le décret du 18 octobre 2007 du Parlement wallon relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs définit à l'article 1er ce qu'il faut entendre par :

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

- 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 ;
- 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 ;
- la mise à disposition porte sur le véhicule et non sur chacune des places ;
- la destination est fixée par le client ;

2° services de location de voitures avec chauffeur : (…)

3° services de taxis collectifs : les services qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et qui réunissent les conditions ci-après :

COPIE NON CORRIGÉE

- 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 ;
- la mise à disposition porte sur chacune des places du véhicule et non sur le véhicule lui-même ;
- la destination est fixée par le client ;

4° services de transport d'intérêt général : (…).

1.1.3.2. Selon les articles 2.65 et 2.66 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, un « autobus » est tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter des passagers assis et debout comportant, *outre le siège du conducteur, plus de huit places assises*, et un « autocar » est tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter exclusivement des passagers assis comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. En vertu de son article 1er, ce règlement régit la circulation sur de la voie publique et l'usage de celle-ci.

1.1.3.3. Il résulte de l'ensemble des dispositions mentionnées aux points 1.1.3.1 et 1.1.3.2 ci-dessus, que dans les ordres juridiques du Royaume de Belgique et des Régions wallonne, bruxelloise et flamande,

- l'activité des services de taxis consiste à garantir, avec chauffeur, du transport rémunéré de personnes par des véhicules automobiles privés, conduit par un chauffeur, vers une destination fixée par le client ;
- l'installation d'un taximètre dans le véhicule ou son utilisation pour calculer le montant dû ne sont pas requises pour que le transport effectué par ce véhicule soit qualifié de service de taxi et donc le véhicule de taxi ;

COPIE NON CORRIGÉE

- dès que le nombre de passagers pour le transport desquels le véhicule est adapté, en ce qui concerne sa construction et son équipement, dépasse neuf personnes, y compris le conducteur, le transport effectué avec ce véhicule n'est plus qualifié de « service de taxi », ce qui implique que le véhicule n'est plus considéré comme taxi, mais comme « autobus » ou « autocar ».

1.2.1. En vertu de l'article 5 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires la convention collective de travail est un accord conclu entre une ou plusieurs organisations de travailleurs et une ou plusieurs organisations d'employeurs ou un ou plusieurs employeurs déterminant les relations individuelles et collectives entre employeurs et travailleurs au sein d'entreprises ou d'une branche d'activité et réglant les droits et obligations des parties contractantes. Ce sont donc les parties de la convention collective de travail qui déterminent les relations entre employeurs et travailleurs, dont les conditions de travail.

En vertu de l'article 16 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires ce sont les parties qui concluent une convention collective de travail qui déterminent les personnes, la branche d'activité ou les entreprises et le cadre territorial auxquels la convention s'applique, à moins qu'elle ne s'étende à tous les employeurs et travailleurs qui ressortissent à l'organe paritaire au sein duquel elle est conclue.

1.2.2. La convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, conclue au sein de la Commission paritaire du Transport et de la Logistique, a été rendue obligatoire par arrêté royal du 6 février 2009.

COPIE NON CORRIGÉE

L'article 1er de cette convention collective indique son champ d'application : elle s'applique aux employeurs qui exploitent une entreprise de taxis et qui ressortent de la Commission paritaire du transport ainsi qu'à leurs chauffeurs.

Ni cet article ni une autre disposition de cette convention collective de travail ne définissent ce qu'il faut entendre par taxi.

Il n'apparaît pas que les parties à la convention collective aient voulu donner aux termes "taxi" et "entreprise de taxis" un autre sens que celui qui est usuel dans la langue générale et qui est utilisé dans les ordres juridiques du Royaume de Belgique et des Régions wallonne, bruxelloise et flamande.

En vertu de l'article 3 de la convention collective précitée, les chauffeurs sont rémunérés sur base d'un pourcentage de la recette brute multiplié par un coefficient de 0,8607.

En vertu de son article 7, § 1er, cette convention collective du travail est entrée en vigueur le 1er septembre 2008 et est conclue pour une durée indéterminée.

En vertu des articles 28 et 31 de la loi du 5 décembre 1968, la convention collective de travail conclue au sein d'un organe paritaire et rendue obligatoire par arrêté royal, lie tous les employeurs et travailleurs qui relèvent de l'organe paritaire et dans la mesure où ils sont compris dans le champ d'application défini dans la convention.

1.3. En vertu de l'article 162, alinéa 1er, 1°, du Code pénal social, l'employeur, son préposé ou son mandataire qui n'a pas payé la rémunération du travailleur ou ne l'a pas payée à la date à laquelle elle est exigible, est puni d'une sanction de

COPIE NON CORRIGÉE

niveau 2. En vertu du dernier alinéa de cet article, l'amende est multipliée par le nombre de travailleurs concernés.

En vertu de l'article 101, troisième alinéa, du Code pénal social, la sanction de niveau 2 est constituée soit d'une amende pénale de 50 à 500 euros, soit d'une amende administrative de 25 à 250 euros.

En vertu des articles 69 et 72, deuxième alinéa, du Code pénal social, lorsque le ministère public renonce à poursuivre l'auteur d'une infraction punie d'une sanction de niveau 2, 3 ou 4 visée au Livre 2, ces infractions peuvent donner lieu, à l'initiative de l'administration compétente, à une amende administrative, à une déclaration de culpabilité ou à un classement sans suite.

En vertu de l'article 9 de l'arrêté royal du 1er juillet 2011 portant exécution des articles 16, 13°, 17, 20, 63, 70 et 88 du Code pénal social et fixant la date d'entrée en vigueur de la loi du 2 juin 2010 comportant des dispositions de droit pénal social, l'administration compétente pour infliger les amendes administratives est la Direction des amendes administrative de la Division des études juridiques, de la documentation et du contentieux du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.

2. Il ressort des pièces auxquelles votre Cour peut avoir égard et des constatations faites par la cour du travail dans l'arrêt attaqué, que

- la défenderesse conteste la décision de lui infliger une amende administrative de 7.350 euros, c'est-à-dire 150 euros multiplié par le nombre de travailleurs concernés qui est de 49, assortie d'un sursis pour la moitié du montant, prise le 21 septembre 2017, à la suite de l'infraction à l'article 3 de la convention collective de travail conclue le 22 septembre 2008 au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique, rendue obligatoire par arrêté royal, fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de

COPIE NON CORRIGÉE

taxis, et après que le ministère public avait classé le dossier sans suite (4ème feuillet, troisième aux sixième alinéa, de l'arrêt attaqué) ;

- la défenderesse conteste que la convention collective de travail conclue le 22 septembre 2008 lui soit applicable, en soutenant qu'elle n'exploite pas une entreprise de taxis et qu'elle ressort du champ d'application de l'article 2 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010, c'est-à-dire de la sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars (3ème feuillet, quatrième alinéa, et 5ème feuillet, cinquième alinéa, de l'arrêt attaqué ; p. 3, deuxième nouveau alinéa, et p. 8, haut de page, des « Conclusions de synthèses d'appel » de la défenderesse).

3. La cour du travail confirme l'annulation de la décision administrative du 21 septembre 2017 par le tribunal du travail en décidant que les éléments soumis à son appréciation ne permettent pas de considérer que la défenderesse entrait dans le champ d'application de la convention collective de travail du 22 septembre 2008, à défaut d'être une entreprise de taxis. La cour du travail fonde ces décisions sur les motifs que (5ème feuillet, sixième alinéa, au 7ème feuillet, quatrième alinéa, de l'arrêt attaqué) :

- ni la convention collective de travail du 22 septembre 2008 ni l'arrêté royal du 13 mars 1973 ou l'arrêté royal du 22 janvier 2010 ne définissent ce qu'est une entreprise de taxis ou un taxi,
- à défaut d'une définition spécifique qui serait énoncée dans un des textes pouvant régir les relations de travail applicables à la défenderesse et à ses chauffeurs, il convient de s'en tenir au sens habituel qui est donné au mot taxi,
- les dictionnaires contemporains définissent le taxi comme une « automobile de location munie d'un taximètre » (Petit Larousse) ou comme une « voiture automobile de place, munie d'un compteur qui indique le prix de la course » (Petit Robert),
- les véhicules de la défenderesse ne sont pas munis d'un tel compteur ; que dans l'activité principale de la défenderesse - à savoir le service des navettes

COPIE NON CORRIGÉE

vers un aéroport, une gare ou un port- et dans son activité secondaire de location de voiture avec chauffeur pour des événements particuliers, cet appareil n'est, en effet, d'aucune utilité : le prix, convenu à l'avance et demeurant forfaitaire, ne dépend pas du nombre de kilomètres réellement parcourus ou du temps mis pour réaliser le trajet,

- en se référant au sens habituel du mot « taxi », il est déjà permis de conclure que la défenderesse n'est pas concernée par la convention collective de travail du 22 septembre 2008 et ne ressorti pas à la sous-commission paritaire pour les taxis,

- pour soutenir le contraire, le demandeur invoque en vain le décret du 18 octobre 2007 du Parlement wallon relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, car d'une part, il s'agit d'une législation qui est étrangère aux relations de travail entre un employeur et ses travailleurs et la convention collective de travail ou les arrêtés royaux déterminant la compétence de la commission paritaire et de la sous-commission paritaire n'y font aucunement référence, et d'autre part, le texte même du décret opère une distinction nette entre les services de taxis et les services de taxis collectifs,

- dans la plupart des cas, les clients de la défenderesse ne réservent qu'une ou plusieurs places d'un véhicule et le chauffeur fait deux ou trois arrêts pour embarquer d'autres voyageurs avant d'atteindre la destination commune ;

- le service de navettes exploité par la défenderesse peut, dès lors, être assimilé à un service de taxis collectifs au sens précisé par le décret du Parlement wallon mais non à un service de taxis,

- la défenderesse n'a pas reçu une autorisation d'exploitation pour un service de taxi et elle n'est pas autorisée à utiliser la plaque d'immatriculation spécifique commençant par « TX »,

- outre le critère distinctif retenu par le décret, l'organisation d'un service de taxis est différente de celle d'un service de navettes : alors que les premiers peuvent être appelés ou hélés à tout moment, que les trajets, souvent précisés au moment de l'embarquement, s'effectuent d'une traite et que le prix est payé au chauffeur, les secondes supposent une réservation préalable et

COPIE NON CORRIGÉE

programmée, un trajet déjà fixé (incluant une au deux haltes intermédiaires) et un paiement qui peut déjà avoir été effectué ; que ces conditions d'exploitation des services, qui sont différentes, peuvent avoir des répercussions sur les conditions de travail (tel le temps de travail),

- par ailleurs, pour refuser l'appartenance de la défenderesse à la sous-commission paritaire pour les autobus et les autocars, le demandeur accorde une importance excessive au type de véhicule utilisé par la défenderesse (limitation à 8 passagers),
- s'il est vrai que les autobus et les autocars évoquent, en principe, de grands véhicules de transport en commun, se focaliser uniquement sur la taille du véhicule ne paraît pas répondre au besoin des partenaires sociaux de prévoir des dispositions qui tiennent compte des spécificités de l'organisation du travail dans ce secteur : à côté des autocars et autobus classiques apparaissent de plus en plus des minicars et minibus, dont on imagine mal que les chauffeurs seraient soumis à des conditions de travail différentes de celles applicables aux conducteurs des deux premières catégories de véhicules cités,
- indépendamment de la circonstance que les véhicules utilisés par la défenderesse pour les navettes se rapprochent plus des minibus et minicars que de la voiture-taxi individuelle, il convient d'observer, comme l'avait déjà fait le tribunal, que les caractéristiques du transport en navettes sont fort semblables à celles du transport en car (réservation préalable, trajet déterminé à l'avance – pouvant inclure des haltes avant la destination afin d'embarquer de nouveaux passagers, …) à l'inverse du transport en taxi.

COPIE NON CORRIGÉE

3.1. Vu que, comme exposé ci-dessus aux numéros 1.1.2 et 1.1.3 en 1.2,

- en effet, ni l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et de la logique, ni 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, ni la convention collective de travail conclue le 22 septembre 2008 au sein de la Commission paritaire du transport et de la logistique,

rendue obligatoire par arrêté royal du 6 février 2009, fixant les salaires minimum des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, ne définissent ce qu'est un taxi et une entreprise de taxis,

- il faut dès lors interpréter la notion « taxi » au sens habituel,
- au sens habituel actuel du terme un service de taxi est globalement le transport par véhicule, avec chauffeur, d'une ou de plusieurs personnes et de leurs bagages vers une destination fixée par le client et contre paiement,

la cour du travail ne justifie pas légalement sa décision que la défenderesse n'exploite pas une entreprise de taxi en se référant au sens habituel du mot « taxi » (violation des articles 35 de la loi du 5 décembre 1968, 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973, 1er, 2 et 3 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010 et 1 de la convention collective de travail du 22 septembre 2008).

3.2. En vue d'un ensemble de normes logique et cohérent, l'interprétation d'une notion non définie qui figure dans un acte normatif doit se conformer à celle d'autres dispositions légales.

Comme il a été exposé ci-dessus aux numéros 1.1.3.1 et 1.1.3.2, dans les ordres juridiques du Royaume de Belgique et des Régions wallonne, bruxelloise et flamande,

- l'activité des services de taxis consiste à garantir, avec chauffeur, du transport rémunéré de personnes par des véhicules automobiles ;
- l'installation d'un taximètre dans le véhicule n'est pas requise pour que le transport effectué par ce véhicule soit qualifié de service de taxi et donc le véhicule de taxi ;
- dès que le nombre de passagers pour le transport desquels le véhicule est adapté, en termes de construction et son équipement, dépasse neuf personnes, y compris le conducteur, le transport effectué avec ce véhicule n'est plus qualifié de « service de taxi », ce qui implique que le véhicule n'est plus considéré comme un taxi mais comme « autobus » ou « autocar ».

COPIE NON CORRIGEE

En déclarant l'appel du demandeur non fondé en donnant au mot « taxi » le sens d'une automobile de location munie d'un taximètre, sens qui diffère de celui qui découle des dispositions légales susmentionnées, c'est-à-dire tout véhicule adapté, en ce qui concerne sa construction et son équipement, et destiné à transporter au maximum neuf personnes, y compris le conducteur, vers une destination qui est fixée par le client, qui paie pour ce service, la cour du travail méconnaît l'article 35 de la loi du 5 décembre 1968 ainsi que les articles 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973, 1er, 2 et 3 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010 et 1 de la convention collective de travail du 22 septembre 2008, en ne pas interprétant ces derniers conformément aux articles 1er de la loi du 27 décembre 1974, 2, 1° de l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 avril 1995, 2, 4°, du décret du Parlement flamand du 20 avril 2001, 2, 5°, du décret du Parlement flamand du 29 mars 2019, et 1er du décret du Parlement wallon du 18 octobre 2007 et par conséquent en méconnaissant ceux-ci, ainsi que les articles 1er, 2.65 et 2.66 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 précités.

3.3. Des faits constatés par la cour du travail il ressort que

- l'activité principale de la défenderesse est le service des navettes vers un aéroport, une gare ou un port, et son activité secondaire la location de voiture avec chauffeur pour des événements particuliers (6ème feuillet, deuxième alinéa, de l'arrêt attaqué) ;
- il n'était pas contesté que les véhicules dont se sert la défenderesse pour ses activités, sont de neuf places maximum, chauffeur compris (3ème feuillet, avant-dernier alinéa, 4ème feuillet premier alinéa, 7ème feuillet, premier alinéa, de l'arrêt attaqué) ;
- dans la plupart des cas, les clients de la défenderesse ne réservent qu'une ou plusieurs places d'un véhicule et le chauffeur fait deux ou trois arrêts pour embarquer d'autres voyageurs avant d'atteindre la destination commune (6ème feuillet, avant-dernier alinéa, de l'arrêt attaqué).

COPIE NON CORRIGÉE

La cour du travail considère que le service de navettes exploité par la défenderesse peut être assimilé à un service de taxis collectifs au sens précisé par le décret du 18 octobre 2007 (6ème feuillet, avant-dernier alinéa, de l'arrêt attaqué).

De ces constatations et considération il ressort que l'activité principale de la défenderesse est le transport en taxi dans le sens habituel mais aussi juridique général de ce terme.

Aucun des éléments propres à un service de taxi collectif retenues par la cour du travail à l'avant-dernier alinéa du 6ième feuillet de l'arrêt attaqué (la mise à disposition porte sur chacun des places du véhicule en non sur le véhicule lui-même ; dans la plupart des cas les clients ne réservent qu'une ou plusieurs places d'un véhicule ; le chauffeur fait deux ou trois arrêts pour embarquer d'autres voyageurs avant d'atteindre la destination commune) ni le fait que, d'après la constatation de la cour du travail, la défenderesse n'a pas reçu une autorisation d'exploitation d'un service de taxis, pour laquelle elle n'est autorisée à utiliser la plaque d'immatriculation spécifique commençant par « TX », ne s'opposent à ce que la défenderesse soit qualifiée d'entreprise de taxi au sens de l'article 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international et de la logistique, de l'article 1er 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 de l'article 1er de la convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupées dans les entreprises de taxis, précités.

Si, comme l'observe la cour du travail à l'avant-dernier alinéa du 6ème feuillet de l'arrêt attaqué, le décret du Parlement wallon du 18 octobre 2007 de la Région

COPIE NON CORRIGEE

wallonne relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs fait une distinction entre services de taxi et services de taxi collectifs dans son article 1er, 1° et 3°, cette distinction ne regarde que les conditions d'autorisation d'exploitation de ces services et la désignation de l'autorité compétente à la donner (le collège communal de la commune où l'exploitant exploite ou a l'intention d'exploiter son service de taxis pour les services de taxi, le Gouvernement pour les services de taxis collectifs) comme reprises respectivement au Chapitre II et au Chapitre IV du décret précité.

Ces conditions et autorisations sont étrangères à

- la fixation de la compétence de la Commission paritaire pour les employés du commerce international et de la logistique, que l'article 35 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires réserve au Roi ;
- la fixation du champ d'application de la convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupées dans les entreprises de taxis, que l'article 16, 4°, de la loi du 5 décembre 1968 réserve aux parties qui concluent la convention collective.

Si, comme le considère la cour du travail en évoquant l'organisation différente d'un service de taxis et celle d'un service de navettes, (1) les conditions d'exploitation de ces services peut avoir des répercussions sur les conditions du travail, tel le temps de travail, (2) « on s'imagine mal » que les chauffeurs des minicars et minibus seraient soumises à des conditions de travail différentes de celles applicables aux conducteurs d'autobus et d'autocars classiques et (3) les caractéristiques du transport en navettes sont fort semblable à celle du transport en car (6ème feuillet, dernier alinéa, et 7ème feuillet, 2ème et 3ème alinéas, de l'arrêt attaqué), c'est aux organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs qui concluent les conventions collectives de travail au sein de la commission paritaire compétente, auxquelles l'article 5 de la loi du 5 décembre 1968 à délégué le pouvoir de déterminer les relations entre employeurs et travailleurs

COPIE NON CORRIGÉE

au sein de la branche d'activité, qu'il revient de décider sur les incidences des éléments de nature organisationnelle sur les conditions de travail, par exemple en précisant ou diversifiant le champ d'application de leur conventions collectives. Il n'appartient pas aux tribunaux et cours de se substituer aux organisations représentatives dans cette appréciation.

D'après son article 1er, la convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis s'applique aux employeurs qui exploitent une entreprise de taxis et qui ressortent de la commission paritaire du transport ainsi qu'à leurs chauffeurs. L'article 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973 instituant la Commission paritaire pour les employés du commerce international, du transport et de la logistique a institué une commission paritaire, dénommée "Commission paritaire du transport et de la logistique", compétente pour les travailleurs dont l'occupation est de caractère principalement manuel et leurs employeurs, et ce pour « 1. toutes les entreprises de transport routier pour compte de tiers ; les autobus et les autocars à l'exclusion des autobus urbains ; *les taxis* […] ».

Ces dispositions ne font pas de distinction selon les conditions d'organisation de l'activité de transport par taxi.

Contrairement à ce que la cour du travail observe, le type de véhicule utilisé est certainement important pour la détermination des conditions de travail des chauffeurs, étant donné que par l'article 1er 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, le Roi a constitué des sous-commissions paritaires séparées dénommées *"Sous-commission paritaire pour les autobus et autocars"* et *"Sous-commission paritaire pour les taxis"*, bien que les services des deux types d'entreprise consistent dans le transport des personnes au moyen d'un véhicule, avec chauffeur, et contre paiement.

COPIE NON CORRIGÉE

Sur la base des constatations et considérations précitées, la cour du travail ne décide pas légalement que la défenderesse n'est pas une entreprise de taxi au sens de la convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis (violation des articles 5, 16 et 35 de la loi du 5 décembre 1968, 1er de l'arrêté royal du 13 mars 1973, 1er, 2 et 3 de l'arrêté royal du 22 janvier 2010, et 1er, la convention collective de travail du 22 septembre 2008 fixant les salaires minima des chauffeurs occupés dans les entreprises de taxis, précités).

4. Partant, la cour du travail ne décide pas légalement que la défenderesse n'entre pas dans le champ d'application personnel de la convention collective de travail du 22 septembre 2008, et ne confirme pas légalement l'annulation, par le tribunal du travail, de la décision administrative du 21 septembre 2017 contestée par la défenderesse (violation additionnelle des articles 28 et 31 de la loi du 5 décembre 1968, 1er, 3 et 7 de la convention collective de travail du 22 septembre 2008, rendue obligatoire par arrêté royal du 6 février 2009, 69, 72, deuxième alinéa, 101, troisième alinéa, et 162, premier et dernier alinéa, du Code pénal social, et 9 de l'arrêté royal du 1er juillet 2011, précités).

Conclusion

Les décisions de la cour du travail que l'appel est non fondé et que le jugement entrepris est confirmé en ce qu'il a annulé la décision administrative contestée, ne sont pas légalement justifiées (violation de toutes les dispositions légales mentionnées en tête du moyen unique).

DEVELOPPEMENTS

COPIE NON CORRIGÉE

Il est vrai que les dictionnaires ont pris l'habitude, sans doute pas sans se copier, de faire référence à un taximètre dans leurs définitions de ce qu'est un taxi. Ainsi par exemple, le mot *taxi* signifie:

- selon le *Robert* : « *voiture automobile munie d'un compteur qui indique le prix de la course » ; un taximètre est un « compteur de taxi qui enregistre le temps écoulé et la distance, et détermine la somme à payer* »,
- selon le *Larousse* : « *automobile de location munie d'un taximètre », taxi est l'abréviation de taximètre ; un taximètre est un « compteur équipant les taxis et indiquant la somme à régler en fonction du kilométrage parcouru* »,
- selon le *Dictionnaire de l'Académie française* (huitième édition, tome 2, 1932) : « *Voiture de place, automobile de place pourvue d'un compteur », un taximètre est un « compteur qui enregistre le parcours fourni par une voiture de place et indique, d'après cette distance et d'après le temps écoulé, la somme à payer* »,
- selon le *Grand dictionnaire terminologique* : « *voiture automobile de place, munie d'un compteur qui indique le prix de la course* »,
- selon *La langue française* : « *Véhicule automobile de location (autrefois hippomobile) muni d'un compteur horokilométrique qui indique le prix de la course* » ;
- selon *Lintern@ute*: « *Véhicule automobile muni d'un taximètre et conduit par un professionnel* »,
- selon le *Van Dale Groot Woordenboek der Nederlandse Taal*, appelé communément le *Dikke Van Dale*: « *van een taxameter voorziene huurauto die door de eigenaar of een bij hem in dienst zijnde chauffeur wordt bestuurd* »,

Mais le *Larousse* mentionne également : « En apposition, désigne un véhicule que l'on peut louer ».

COPIE NON CORRIGÉE

Les dictionnaires plus récents, surtout ceux qui peuvent être consultés par l'internet, ne mentionnent plus que la voiture devrait être munie d'un compteur pour être considérée comme un taxi. *Taxi* est défini, par exemple,

- par le *Wiktionnaire* comme « *(Automobile) Véhicule automobile terrestre privé, conduit par un chauffeur, destiné au transport payant de passagers et de leurs bagages, de porte à porte (contrairement aux transports en commun, qui transportent les passagers entre des points prédéterminés : stations, arrêts de bus, gares)* »,
- par le *Algemeen Nederlands Woordenboek* comme « *huurvoertuig met chauffeur* »
- par le *Nederlandse encyclopedie* (internet) comme « *auto met chauffeur die je tegen betaling ergens naar toe brengt », « een taxi is een door een chauffeur bestuurd vervoermiddel dat op afroep een of meer reizigers vervoert op een door de reiziger zelf gewenst tijdstip en traject, op basis van een vast bedrag per afstandseenheid of een vooraf overeengekomen ritprijs* »

Il existe plusieurs explications étymologiques du mot *taxi* (https://fr.wikipedia.org/wiki/Taxi#Origine_du_mot):

> « *La plupart des dictionnaires étymologiques font du mot taxi l'apocope de taximètre, appareil destiné à mesurer à la fois le temps et la distance d'un trajet pour établir le montant à payer par le passager, également appelé compteur horokilométrique. Le terme français vient de taxameter, mot allemand inventé en 1890 pour qualifier l'appareil, et forgé sur le radical d'origine grecque ancienne taxi-, de taxation et vitesse. On parle à Londres de taximeter cab dès 1907 3, mais l'invention date de 1867.*
>
> *L'historien Michel Pastoureau soutient une autre explication : il attribue l'origine du mot à la maison de Thurn und Taxis, une famille princière allemande qui a fondé et organisé la poste européenne aux xve et xvie siècles,*

COPIE NON CORRIGÉE

puis en Allemagne les premiers véhicules hippomobiles faisant office de taxis. Il attribue aussi à cette origine — au moins en partie — l'usage du jaune pour les véhicules postaux et les taxis de nombreux pays, le jaune étant la couleur héraldique de la famille et celle de la livrée de ses employés (M. PASTOURAU, Jaune. Histoire d'une couleur*, Paris, Seuil, 2019, 240 p.)* ».

Le demandeur est d'opinion que le résultat des recherches de l'historien est à préférer, ne serait-ce que parce que l'emplacement du palais des princes de la Tour et Taxis à Bruxelles, au coin de la rue de la Régence et de la place du Petit Sablon, est commémoré par une plaque murale en bronze sur la façade du Conservatoire royal (https://www.wikiwand.com/fr/Maison_de_Tour_et_Taxis).

En tout cas le critère de présence d'un compteur n'est pas retenu dans l'usage courant du mot *taxi*. Et il en va de même dans un contexte juridique. Dans une affaire devant la Cour de justice de l'Union européenne par exemple, la société Uber Systems Spain SL, société liée à Uber Technologies Inc., qui fournit au moyen d'une application pour téléphone intelligent, un service rémunéré de mise en relation de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements urbains, sans disposer de licences et autorisations administratives, est considérée de fournir un service de taxi (CJ 20 décembre 2017, C434/15, Asociación Profesional Elite Taxi / Uber Systems SpainSL). L'essence d'un service de taxi est le transport par véhicule, avec chauffeur, d'une ou de plusieurs personnes vers une destination fixée par le client et contre paiement. Que le montant dû soit calculé par un taximètre ou bien convenu d'avance, n'empêche pas qu'il s'agit d'un service de taxi, pas plus que ne l'empêche un des autres aspects de la manière dont le transport est organisé.

Bien que des définitions reprises dans d'autres normes législatives ne soient pas d'application que telles, elles s'imposent dans l'interprétation de notions non définies qui figurent dans un texte normatif dans la mesure qu'elles

COPIE NON CORRIGÉE

correspondent à l'usage linguistique général, en vue de réaliser un ensemble de normes logique et cohérent.

À CES CAUSES,

Le demandeur conclut qu'il plaise à votre Cour

- casser et annuler l'arrêt entrepris,
- renvoyer la cause et les parties devant une autre cour du travail,
- condamner la défenderesse aux dépens.

Gand, le 5 mai 2021

Pour le demandeur,

Willy van Eeckhoutte,

avocat à la Cour de cassation.

COPIE NON CORRIGÉE