



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

PROJET D'AVIS SUR LE PLAN TAXIS

Réunie le 29 mai 2017, la Commission a entendu, M. Floris Tack (cabinet du Ministre Smet) venu présenter la nouvelle mouture du projet de Plan Taxi.

Un premier projet de plan avait déjà été présenté à la CRM en 2015 (*Avis sur le plan de transport rémunéré de personnes 2015-2019 « Plan Taxis »*). Le nouveau projet est programmé en première lecture au Gouvernement à l'été 2017, après concertation avec le Comité consultatif des Taxis. Suivront, la rédaction de l'ordonnance et le début de la procédure officielle d'approbation. Ensuite, l'ordonnance devra être traduite en arrêtés d'exécution.

L'entrée en vigueur est prévue pour 2018.

La Commission remercie le Ministre de l'avoir informée au début de la procédure.

Le 26 juin 2017, la Commission a approuvé l'avis suivant à l'unanimité.

MOBILITÉ

La Commission acte la volonté de mettre en place un nouveau cadre autour du transport rémunéré de personnes, qui tienne compte de la nouvelle réalité de ce secteur.

La Commission note les grands changements prévus, tels que les licences attribuées directement aux chauffeurs, les mêmes règles pour les plateformes et les chauffeurs de taxis et de limousines, des tarifs concertés entre chauffeurs et plateformes, le taximètre qui n'est plus obligatoire et peut être remplacé par un outil qui enregistre l'activité...

La Commission demande si les impacts de ces évolutions de marché déjà en cours dans d'autres grandes villes comme Paris ou Londres sont identifiés ? N'y a-t-il pas une saturation du nombre de services qui font du transport de personnes ?

GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

La Commission demande de garantir une disponibilité suffisante des véhicules et des chauffeurs pour le transport de PMR. Une disponibilité équivalente à celle des taxis traditionnels doit être organisée. La Commission demande qu'une réponse soit apportée aux deux principales difficultés rencontrées actuellement : un temps d'attente trop long (une à deux heures) et le fait que sur les 100 taxis PMR, douze véhicules sont en circulation et ne respectent pas les normes.

Les vans adaptés au transport des PMR pourront aussi réaliser d'autres types de courses (livraisons) et cela risque d'aggraver le problème de la disponibilité. La Commission demande d'obliger les centrales à répondre en priorité aux courses PMR.

La Commission soulève aussi les questions suivantes :

- a. comment lier le chauffeur disposant d'une licence PMR à un véhicule adapté aux PMR ?
- b. si le chauffeur change d'entreprise : conserve-t-il sa licence PMR ?
- c. comment rendre les licences PMR attractives ?
- d. quelle sera la formation des chauffeurs au transport des PMR ?
- e. quel sera le quota des véhicules PMR et son évolution dans le temps ?

OFFRE DE SERVICES

Les applications sur smartphone (en remplacement du taximètre non obligatoire) offriront-elles toutes les garanties de transparence tarifaire, de sécurité et de contrôle ?

La Commission apprécie la meilleure intégration de l'actuelle niche des limousines (services business, VIP...). Néanmoins, elle rappelle qu'il s'agit d'un service commercial, pas d'un "service d'intérêt public", qui répond à des demandes spécifiques (chauffeurs multilingues, véhicules spécifiques). Ce service n'est pas ouvert à tous (le principe d'accessibilité universelle ne s'applique pas) mais il répond à une demande liée au statut de Bruxelles.

TARIFICATION ET MARCHÉ

Un objectif de la réforme concerne la libéralisation du secteur afin de promouvoir la concurrence et la différenciation de l'offre de service au profit des chauffeurs professionnels et du consommateur. Deux types de tarification sont autorisées : (1) une tarification fixe lors de la prise en charge en rue et (2) une tarification variable en cas de réservation préalable. Pour cette dernière, un tarif minimal et maximal sera d'application pour éviter un dumping sur les prix et autres excès.

La Commission pose plusieurs questions sur les tarifs :

- a. N'y aura-t-il pas un manque de rentabilité dû à un nombre trop important de véhicules, de chauffeurs et à des tarifs insuffisants ?
- b. Des tarifs dynamiques ne sont-ils pas contraires aux principes d'utilité publique, d'accès au taxi pour tous les utilisateurs, de la transparence pour le client, de la sécurité (risque de discussions, conflits, tricherie) ? Dans ce sens, un tarif « libre jusqu'à 250% » risque de rendre la course 2,5x plus coûteuse pour l'utilisateur.
- c. Comment un tarif minimal peut-il rester attractif pour des trajets « first mile-last mile » entre des zones périphériques et les lignes de transport public ?
- d. Pourquoi le paiement doit-il obligatoirement s'effectuer par voie électronique ? Cette restriction est en contradiction avec la notion d'accessibilité universelle.
- e. Qui est ce régulateur des prix mentionné dans le plan ? Qui le désigne ? Comment fonctionnera-t-il ? Comment pourra-t-il contrôler l'application effective des tarifs ?
- f. Quelle est la relation entre des tarifs encadrés et le nombre de licences ?

Des guerres de prix ont été vues, par exemple en Allemagne et en France, après l'arrivée de nouvelles plateformes de transport de personnes. La situation devient alors rapidement intenable pour les chauffeurs, surtout pour les indépendants. En Allemagne, l'autorité a dû intervenir pour mettre fin à ces pratiques.

La Commission rappelle le problème de la concurrence des chauffeurs de limousines des deux autres Régions sur le marché du taxi bruxellois.

VEHICULES

Le plan prévoit une augmentation de 500 véhicules (en plus des 1.272 existants) soit au total 1.800 véhicules taxis autorisés.

Accorder la licence au chauffeur pose question sur le respect des conditions imposées aux véhicules : contrôle technique, assurance, taximètre... et sur la responsabilité respective des chauffeurs et propriétaires de véhicules.

Un GPS à jour ne doit-il pas faire partie de l'équipement obligatoire des véhicules ?

La Commission demande de prendre en compte la liste de critères techniques déjà transmise au Ministre par les associations de PMR pour définir un taxi PMR réellement adapté.

La Commission insiste pour que les véhicules soient les moins polluants, si possible hybrides ou électriques, et recommande l'usage de l'écoscore. Les modalités de mise en œuvre ne sont pas encore fixées. La Commission demande de les préparer en concertation avec le secteur et de prévoir les modalités de contrôle.

Le voyant lumineux est un élément important pour permettre de différencier les taxis des voitures banalisées, la facilité des contrôles sur le terrain et pour sécuriser le marché de Bruxelles.

CHAUFFEURS

Pour la Commission, l'attribution de licences directement aux chauffeurs entraîne plusieurs questions :

- a. Quel est le risque d'avoir une augmentation du nombre de chauffeurs/taxis ?
- b. Comment évaluer le nombre de licences nécessaires, intégrant les chauffeurs déjà actifs via des plateformes, et comment prendre en compte l'évolution et l'apparition de nouveaux opérateurs ?
- c. Comment assurer la rentabilité de la profession d'une part, et de meilleures conditions de travail qu'aujourd'hui pour les chauffeurs d'autre part ?
- d. Quelle est l'influence de la simplification de l'examen sur la qualité du service ?
- e. Comment s'effectuera le choix entre un statut d'indépendant ou de salarié ? Sera-t-il encore possible de faire ce choix ?
- f. Comment va être mis en place et financé le mécanisme de compensation pour les exploitants actuels qui arrêtent leur activité ?

Le test de comportement et le système de plaintes doivent être améliorés en parallèle de la simplification de l'examen sur la qualité du service.

PLATEFORMES ET CENTRALES TÉLÉPHONIQUES

- a. Quelle seront les responsabilités des plateformes et des centrales téléphoniques ?
- b. Pourquoi les plateformes ne peuvent-elles pas à la fois opérer comme « opérateur de transport rémunéré de personnes » et être détentrices de licences ?

PROCEDURE, CONSULTATION ET PHASE TRANSITOIRE

La Commission a soulevé de nombreuses questions et demande de les aborder dans les consultations prévues avec le secteur via le Comité consultatif des Taxis.

La Commission insiste aussi sur l'adoption d'une phase transitoire, pour éviter un choc sur le marché.

CONCLUSION

En conclusion, la Commission recommande une étude plus générale sur les modes de régulation possibles du secteur du taxi et de leurs impacts.