



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR L'AVANT-PROJET D'ORDONNANCE RELATIVE AUX
SERVICES DE TAXIS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

26 mars 2018

Réunie le 26 février 2018, la Commission a entendu M. Mathias Dobbels, Directeur de cabinet adjoint du Ministre Smet, présenter l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxis en Région bruxelloise, approuvé par le Gouvernement en première lecture le 01.02.18.

La Commission a déjà été consultée sur le sujet en 2015 et en 2017 et a remis des avis.

La Commission a approuvé l'avis suivant le 26 mars 2018.

EN GENERAL

La Commission estime nécessaire de revoir la réglementation sur base des constats suivants :

- un manque de chauffeurs de taxis, entre autres parce que nombre d'entre eux se tournent vers le secteur de la location de véhicule avec chauffeur (LVC) ;
- l'émergence de nouveaux services qui a créé une nouvelle dynamique de marché entre les taxis, les LVC et les nouveaux services de transport rémunéré de personnes ;
- la nécessité de soutenir le développement de services innovants pour améliorer la mobilité durable dans la Région de Bruxelles Capitale, et d'assurer que les chauffeurs professionnels contribuent pleinement à ces nouveaux développements ;
- un manque spécifique de véhicules PMR : 97 véhicules PMR sur 1300 taxis, dont douze ne sont pas aux normes. A Londres, tous les taxis sont accessibles aux PMR ;
- un temps d'attente trop important pour les PMR ;
- la « conduite dangereuse » est dans les principaux motifs de plaintes des dernières années ;
- l'utilisation croissante des applications à vocation de service qui a transformé la manière de réserver et d'utiliser les transports.

Cependant, la Commission constate aussi la difficulté d'évaluer la rentabilité actuelle du secteur, notamment par manque d'informations sur les flux financiers et sur les parcours effectués. **Elle demande dès lors la réalisation d'une étude socio-économique du secteur ainsi qu'une étude d'impact** des mesures envisagées afin de juger si celles-ci sont opportunes et bien calibrées : opportunité d'accorder les licences aux chauffeurs plutôt qu'aux voitures, hauteur du numerus clausus, opportunité de mettre sur le même pied services taxis et LVC...

La Commission soutient :

- La définition de conditions pour obtenir un certificat d'aptitudes de chauffeur de taxi, et insiste en particulier sur les conditions relatives en matière de santé, de moralité, de sécurité, de durabilité, d'accueil et de transport des personnes à mobilité réduite ;
- La réglementation des plateformes de réservation ;
- La création d'un régulateur dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle réglementation ;
- La numérisation et la transmission de données aux usagers.

Pour améliorer la transparence du secteur, **la Commission demande que la Task force soit mise en place dès à présent**, sans attendre la réforme. La Task Force coordonnerait les différents organes de contrôle (Police et contrôleurs Taxis) ; elle aurait aussi pour rôle de faire des recommandations et un monitoring du secteur.

La Commission demande une prise en compte des personnes à mobilité réduite plus explicite à différents niveaux de l'ordonnance : formations obligatoires pour l'obtention de chaque licence, un objectif chiffré ambitieux en matière de quota de véhicules adaptés (par exemple : tous les véhicules devront être accessibles 7 ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance, ce qui correspond à la période de renouvellement des véhicules), des plateformes de réservation en conformité avec les normes internationales d'accessibilité numérique existantes (ainsi que la possibilité de réserver par oral *et* par écrit pour inclure tous les types de handicaps) ; la révision des critères d'adaptation des véhicules, et un contrôle renforcé de la conformité des véhicules ; le respect de l'obligation d'embarquer les chiens guides et chiens d'assistance ; des « clients mystères » porteurs de handicaps variés.

La Commission prend note de divergences d'opinion de ses membres sur le nombre maximum de licences. L'avant-projet prévoit que le Gouvernement peut fixer le nombre maximum de licences selon les besoins et décide au moins tous les deux ans si ce nombre maximum doit être adapté en considérant un certain nombre de paramètres.

Un nombre maximum de licences est préconisé par certains membres pour contribuer à une certaine rentabilité du secteur, aujourd'hui parfois en difficulté. Ceux-ci estiment aussi qu'un *numerus clausus* laissera plus de place à un travail salarié face à des indépendants ou à des indépendants complémentaires, et permettra donc le libre choix du statut social par les chauffeurs.

Le *numerus clausus* est rejeté par d'autres membres, rappelant la liberté d'entreprendre des personnes, importante dans un contexte de chômage (16,7% - Actiris, janvier 2018). Ces membres estiment qu'en absence de *numerus clausus*, un meilleur équilibre s'établira entre offre et demande notamment aux heures de pointe (diminution des temps d'attente, tarifs équilibrés) et sera donc bénéfique aux clients. Ils mettent également en avant le fait que le développement d'offres innovantes d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle de type *MaaS (Mobility as a Service)* devrait permettre un accroissement de la demande des services de chauffeurs professionnels.

La Commission a pris connaissance de l'avis du Groupement national des entreprises de Taxis et de Location de voitures avec chauffeur (GTL). Elle apprécie son expertise mais ne la reprend pas dans son avis, étant donné leur intérêt direct sur le sujet. La Commission note que GTL est membre du Comité consultatif régional des Taxis et voitures de location avec chauffeur pour la Région de Bruxelles-Capitale et fait valoir sa position par celui-ci.

Chapitre 2 – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SERVICES DE TAXIS

Section 1. La licence de taxi

Art. 3. § 3. Au sujet de la délivrance des licences et du « tirage au sort » imaginé en cas d'un nombre de candidatures supérieur au nombre de licences disponibles, la procédure ne pourrait-elle pas envisager une pondération basée notamment sur des critères de sécurité routière ?

Art. 4. §1^{er}. Au sujet de l'obtention de la licence, il est fait mention que le candidat doit 1° répondre aux garanties requises en matière de moralité et d'état de santé. La Commission demande d'ajouter explicitement la sécurité routière dans les garanties requises et de définir des critères dans l'arrêté (types et fréquences d'infractions graves, condamnation/déchéance inscrites dans le casier judiciaire).

Article 4 §1 2° La Commission demande de prévoir dans l'arrêté relatif aux qualifications professionnelles requises que tous les chauffeurs suivent une formation à la prise en charge des PMR et à la sécurité routière en milieu urbain. En effet, d'autres taxis que des taxis PMR peuvent transporter des personnes handicapées : personnes aveugles ou sourdes, personnes en situation de handicap mental, personnes marchant difficilement, personnes âgées. A cela s'ajoute la capacité d'embarquer dans un véhicule PMR une personne en chaise roulante et d'assurer la mise des ceintures de sécurité. Par ailleurs, la Commission demande qu'à un terme défini tous les véhicules soient accessibles aux PMR. La demande de formation à la sécurité routière se justifie par la fréquence élevée du motif de conduite dangereuse dans les plaintes.

Art. 5. §1^{er} et 2. et §4° La Commission insiste sur le lien à faire avec le comportement du chauffeur en matière de sécurité routière : suspension ou retrait de la licence en fonction des infractions graves/récidives, condamnation/déchéance pour excès de vitesse, alcool ou drogue au volant. Elle suggère le cas échéant, si le détenteur commet, par exemple, une première infraction grave en matière de sécurité routière (dépendant de celle-ci et de sa gravité), l'obligation de suivi d'un module spécifique de formation qui éviterait un retrait immédiat de licence.

Section 2 - Les véhicules exploités

Article 8 §3 Cet article fixe les conditions d'enregistrement des véhicules et doit être plus explicite sur les véhicules PMR (le terme n'apparaît pas). Les normes doivent évoluer pour correspondre aux besoins (par exemple, la hauteur du plafond doit permettre d'embarquer confortablement des personnes en chaise).

La Commission demande que l'ordonnance soit plus claire sur les incitants pour des véhicules propres (électriques, hybrides) et de prévoir des autorisations spécifiques pour ceux-ci.

La Commission demande aussi d'imposer des normes environnementales minimales avec des objectifs ambitieux, précis et progressifs à l'instar de ce qui se fait pour le secteur public.

Art. 9. Quant à la possibilité d'utiliser un véhicule de remplacement, la proposition ne prévoit pas l'obligation de répondre à la condition visée à l'article 8 §5, à savoir, l'équipement du véhicule de remplacement par une plaquette d'identification. L'utilisateur doit toujours pouvoir identifier le chauffeur de taxi, notamment pour pouvoir relayer au besoin les plaintes qu'il aurait à formuler à son encontre. Sans parler de la durée du remplacement, qui pourrait se prolonger sans raison...

Section 4 - Utilisation de la voie publique

Art. 12. *Ajouter les mots en italique*

Quant à l'usage *des aménagements pourvus* des panneaux de signalisation F17 et F18 [...] sera étendu à tous les endroits sur la voie publique sous la gestion de la Région, pour autant que cela soit justifié par des raisons pratiques et *que cela n'entame pas les conditions de sécurité routière de l'ensemble des usagers.*

Section 5 - Tarifs et paiements

Art. 13 La Commission demande que le régulateur veille à ce que le prix minimum prenne en compte la nécessité d'assurer un niveau de revenus suffisant aux chauffeurs de taxi, et d'encourager l'utilisation du taxi comme alternative à la voiture privée. La Commission demande de faire référence à un tarif de nuit en raison de la pénibilité du travail de nuit.

§2. 2 La Commission demande de préciser les conditions de réduction qui seront applicables.

CHAPITRE 3 – PLATEFORMES DE RÉSERVATION

Art. 19. La Commission demande d'ajouter l'accès pour tous aux conditions d'agrément d'une plateforme, en faisant référence aux normes internationales d'accessibilité numérique et aux solutions techniques existantes.

En attendant que l'ensemble des véhicules soient accessibles aux PMR, il faut assurer aux usagers handicapés en chaise roulante d'avoir un chauffeur, dans les mêmes délais que les autres clients, qui soit spécialement formé pour ce type de transport et ayant un véhicule réglementairement adapté.

CHAPITRE 6 - INFRACTIONS ET SANCTIONS

Art. 22. La Commission insiste sur la nécessité de prévoir des sanctions en cas de condamnations routières.

Annexe 2 relative au numerus clausus

La Commission regrette que la proportion des véhicules PMR par habitant n'ait pas fait l'objet d'une recherche dans le cadre de l'étude Deloitte. Est-il encore possible de demander cette information ?