

# Principes de réforme secteur du transport rémunéré

## 1. Introduction

Le secteur du transport rémunéré de personnes connaît depuis plusieurs années une révolution substantielle de son activité et ce à l'échelle mondiale. Apparition de nouveaux services et pratiques, rentabilité, incertitude sur l'évolution rapide des technologies, sont autant d'éléments qui bouleversent ce secteur et amènent les autorités publiques à devoir modifier leur réglementation. Ces nouvelles évolutions suscitent toutefois des questions quant au respect de la législation sociale et fiscale et la concurrence loyale vis-à-vis des services existants. Il doit également être clair que de tels services ne peuvent pas donner lieu à l'apparition d'un système de mini-jobs mal payés avec une faible protection sociale.

Cependant, les politiques de mobilité bruxelloises doivent prendre en compte ce nouveau contexte sur base d'objectifs clairs, alliant modernisation, innovation et responsabilité. En ce sens, la présente note définit les axes stratégiques du futur cadre juridique pour le transport rémunéré de personnes avec pour objectif d'améliorer la mobilité bruxelloise tout en améliorant l'organisation de ce secteur, en plaçant le « chauffeur » au centre de la réforme, et accompagnant le secteur « historique » dans l'implémentation de la réforme.

## 2. Objectifs stratégiques de mobilité

La Région de Bruxelles-Capitale souffre de congestion routière de par une utilisation encore trop intensive de la voiture individuelle. De plus, le nombre de déplacements augmente rapidement sous l'effet du boom démographique et de par l'attractivité internationale de Bruxelles.

Le transport rémunéré de personnes est à cet égard un levier clef qui n'a pas été suffisamment développé par le passé, se concentrant presque exclusivement sur le secteur taxi et ses concurrents directs, sans remettre cette activité dans une politique générale de mobilité.

La présente approche change cette situation et vise une politique complète pour ce secteur, en prévoyant une évolution importante de la part modale de ce secteur. Pour ce faire, il s'agit de mieux intégrer le transport rémunéré de personnes comme solution de mobilité accompagnant le report modal des bruxellois et, notamment la baisse du taux de motorisation des ménages :



En d'autres termes, il est nécessaire de développer le type et le nombre d'offres de services de transport rémunéré de personnes.

### 3. La structuration du secteur de transport rémunéré de personnes

Le transport rémunéré de personnes se définit comme un service de transport à la demande avec chauffeur contre une rémunération qui excède la couverture des frais engendrés par ce service.

Avec des préoccupations liées à l'accessibilité universelle aux services de mobilité ainsi qu'à la police de circulation pour garantir un usage sécurisé de la voirie, **l'ensemble de ces services est considéré comme services d'utilité publique**, tout en promouvant les acteurs privés à l'innovation et l'amélioration de la qualité de service.

Historiquement, le transport rémunéré de personnes s'est concentré sur les services de voitures avec chauffeur au détriment d'autres besoins de transport à la demande. Cette situation a engendré une multiplication de services autres non-réglés qu'il s'agit à présent d'intégrer et de développer dans le cadre du secteur de transport rémunéré de personnes.

1. **Le secteur** sera structuré en trois catégories qui tombent sous le service d'utilité publique :

- **Taxi**: le transport par voiture:

- Voitures:

- autorisé à prendre des passagers en rue ou aux emplacements à tarif fixe (voir point 4)
- autorisé à rendre service via des réservations par voie électronique à tarif libre (voir point 4)
- chaque taxi aura un outil à bord qui enregistre la disponibilité, les courses et le revenu (application)
- chaque taxi devrait adhérer à une plateforme reconnue par la Région

- Toutes les voitures doivent respecter les mêmes critères de base et ont une identité visuelle. Pour ceux qui souhaitent prendre des passagers en rue ou aux emplacements à tarif fixe, la Région met à disposition un sputnik gratuit facilement détachable.

- La réglementation permettra à toutes les voitures d'offrir des services collectifs. Collecto restera le service de nuit subventionné par la Région, mais accessible à tous les chauffeurs

- **Vans**: le transport par minibus: (capacité de minimum 8 personnes + chauffeur)

- Bus scolaires (contrats et trajets déterminés à l'avance)
- PMR et services hospitaliers (partenariat avec le réseau IRIS)
- Noctis (élargissement du service STIB)
- Desserte des aéroports de Zaventem et Charleroi

- **Autres**: vélos, motos/scooters électriques, *tuktuks* électriques: en particulier pour les piétons, et l'accès à certaines zones/événements.

2. Afin d'éviter la vente en noir des licences et l'accumulation des licences par des exploitants, les licences peuvent désormais **uniquement être octroyées à une personne physique** et ne sont pas **cessibles**. **Le titulaire de la licence est le chauffeur lui-même**. Tous les chauffeurs enregistrés existants peuvent postuler pour une licence cela veut dire que les chauffeurs ayant un certificat de capacité ont priorité pour obtenir une nouvelle licence. À terme tous ces chauffeurs disposant d'un certificat de capacité auront droit à une licence. Nous augmentons donc le nombre de licences, mais sans que cela ne devienne une libéralisation sauvage, car nous travaillons avec le potentiel actuel de chauffeurs, **de facto donc un status quo**.

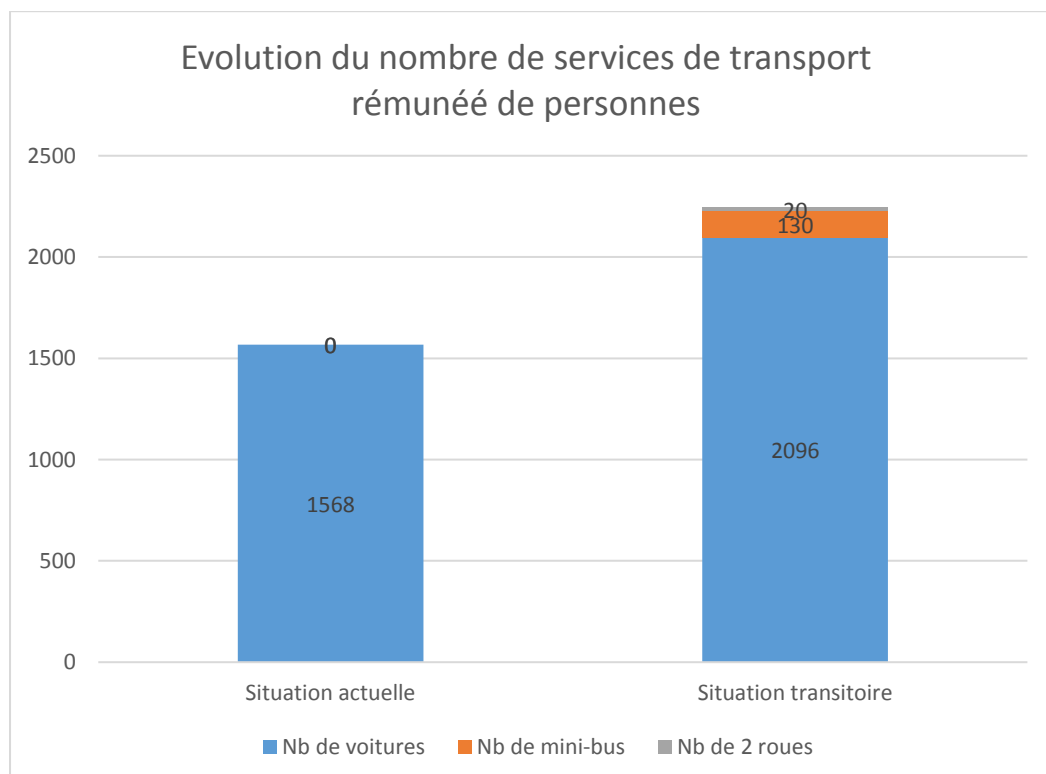
3. **Les chauffeurs auront le libre choix** : soit, travailler en tant que **salarié** pour une entreprise, comme aujourd'hui, mais avec beaucoup plus de pouvoir et de liberté de choix, car ils possèdent eux-mêmes la licence et ne dépendent pas d'un exploitant, soit s'organiser en **coopérative** (comme salariés ou indépendants), soit, travailler pour leur compte en tant qu'**indépendant**.

**Toutes les licences (taxis) et autorisations (limousines) arrivées à échéance en 2015-2016-2017 pourront être renouvelées pour une période de 7 ans sur base des règles actuelles, à la demande du chauffeur ou exploitant.** Après cette période, elles pourront conserver leurs voitures et leurs garages, mais devront travailler avec des chauffeurs qui possèdent une licence. Les gros exploitants d'aujourd'hui deviendront donc tous (à terme) des chefs d'entreprise/garage plutôt que les titulaires d'autorisation actuels, car le système d'aujourd'hui permet l'exploitation des chauffeurs et la spéculation avec les licences.

**Nouveau système de licences et Numerus Clausus : Il y aura un nombre limité de véhicules autorisés à effectuer du transport rémunéré de personnes pendant la phase transitoire durant laquelle un double système de licence existe (licences classiques 'exploitant' et les licences neuves 'chauffeurs'). Après la phase transitoire le numerus clausus portera sur les licences 'chauffeur'.** Une limitation du nombre de licences est possible au niveau juridique : en fonction de la mobilité et pour le caractère de service public (police de circulation, rentabilité et situation socio-économique du secteur). Cependant, étant donné que les licences sont octroyées aux chauffeurs et que plus d'un chauffeur peut utiliser un véhicule, le nombre de « licences chauffeurs » sera plus élevé que le nombre de véhicules autorisés.

Afin de faciliter l'implémentation de la réforme, en parallèle du renouvellement des licences actuelles, de nouvelles licences (licences 'chauffeurs') seront proposées dès l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance. Ainsi le numerus clausus « voitures » augmentera de 1300 à 1800. Ces 500 taxis supplémentaires (dont 150 pour des véhicules PMR) seront réparties entre 1000 et 1500 chauffeurs ayant un certificat de capacité (à définir en concertation avec le secteur au sens large). Ces chauffeurs doivent donc s'organiser à enregistrer une voiture à minimum deux et maximum trois durant la phase transitoire. Par ailleurs, des licences seront délivrées pour 130 vans et un nombre à définir d'« autres » (vélos, motos, etc.) Enfin, dans le cas où un opérateur met fin à ses activités en RBC, sa ou ses licences seront proposées à des chauffeurs disposant d'un certificat de capacité.

Il faut noter qu'une préférence sera donnée aux véhicules électriques ou hybrides.



	Situation actuelle	Situation future
Nombre de licences taxi	787	1337
Nombre de véhicules taxi	1272	1800
Numerus clausus taxi (nb véhicules)	1300	1800
Nombre d'autorisations Limousines	176	176
Nombre de véhicules limousines	296	296
Nombre de chauffeur avec certificat de capacité	2971	3600
Nombre de mini-bus	0	130
Nombre de services 2 roues	0	20

Tous les deux ans, la situation sera évaluée par le biais d'une étude socio-économique sur la rentabilité et l'accessibilité du service de transport rémunéré de personnes. En fonction des conclusions de cette étude, le Gouvernement décidera éventuellement de délivrer de nouvelles licences. Par ailleurs, un volet important qui conditionne l'augmentation de licences est la lutte contre les pratiques illégales, sous peine de ne pas maîtriser l'offre et le territoire régionaux.

Une concertation avec les autres régions sera mise en place afin de régler la question des licences et autorisations d'autres régions. De manière générale, le volet contrôle/sanction sera renforcé dès 2017.

#### 4. La tarification des services de transports rémunéré de personnes

Deux types de tarification sont autorisés :

- Une **tarification fixe** lors d'une montée en voirie. Ce tarif sera horokilométrique est déterminé en concertation avec le secteur au sens large.
- Une **tarification libre** en cas de réservation préalable, téléphonique ou électronique : le tarif libre doit respecter un tarif minimum fixé afin d'éviter du dumping. Chaque plateforme fixe ses tarifs en concertation avec les chauffeurs et propose aux clients le prix de la prestation selon les services offerts et peut augmenter à max. 250% (limitation du *surge pricing*). Les plateformes sont obligées de communiquer le tarif et une estimation du prix total de la course commandée au client avant que celui confirme la course. Le paiement devra se faire par voie électronique.

Le gouvernement définit le cadre du tarif défini ci-dessus, mais un **régulateur de prix** fixera le tarif fixe et le tarif minimum en concertation avec le secteur et les utilisateurs au sens large et surveillera les tarifs différents pratiqués par les plateformes sur le terrain.

Enfin, il s'agit de garantir à l'utilisateur la transparence du prix demandé. Chaque véhicule aura un outil à bord qui enregistre la disponibilité, les courses et le revenu.

Par ailleurs, tous les moyens de paiement doivent être accessibles à l'utilisateur, y compris les chèques-taxis.

5. Les **plateformes** et **centraux téléphoniques** seront dorénavant réglementés et responsabilisés :
  - a. ils devront avoir un **siège administratif** en Belgique
  - b. ils devront tenir des **registres** des chauffeurs, voitures et trajets
  - c. être responsable des assurances adéquates pour le transport rémunéré de personnes
  - d. ne pourront imposer aucune **règle d'exclusivité** à leurs chauffeurs
  - e. ne peuvent définir le prix du service sans l'accord du titulaire de la licence. Un mécanisme de concertation est à établir.
  - f. devront faire preuve de **transparence** dans les **coûts** qu'ils imputent aux chauffeurs, chaque changement de coûts/commission devra être agréée par les chauffeurs
  - g. devront collaborer avec la Région sur la **gestion des plaintes**
  - h. devront permettre aux clients d'**évaluer** le service (systèmes de cotation)
  - i. chaque chauffeur devra être relié à une minimum une ou plusieurs plate-forme, mais il y aura également une **plate-forme/app régionale** en cogestion avec les chauffeurs.
  - j. Une plateforme ne peut opérer s'il ne s'inscrit pas dans ce cadre. Ces plateformes ne peuvent opérer comme « opérateur de transport rémunéré de personnes » (ne peuvent à la fois jouer le rôle de plateforme et être détentrices de licences).
  - k. Le volet sanction prévoit le retrait de l'agrégation et l'interdiction de fonctionner sur territoire de la Région en cas d'infraction et sera également dimensionné pour prévenir d'éventuels
    - i. Infraction à la réglementation en matière de travail (nombre d'heures prestées, etc.)
    - ii. Relation avec un chauffeur sans licence/autorisation
6. Le **client** aura davantage de **choix** (davantage de plateformes : un offre plus élaboré et adapté), sera mieux **informé** (transparence des prix) et pourra facilement évaluer le service.
7. **Le volet contrôle sur les pratiques illégales sera renforcé** au sein de BM et en collaboration avec les zones de polices. Il s'agit des contrôles sur le terrain mais également des contrôles de data.
8. **Les mesures d'accompagnement**
  - **Renouvellement des licences et autorisations actuelles** : toutes les licences et autorisations arrivées à échéance en 2015-2016-2017 et qui n'ont pas encore fait l'objet d'un renouvellement pourront être renouvelées pour une période de 7 ans (taxis) ou 5 ans (limousines) sur base des règles actuelles, à la demande de l'exploitant. Tout exploitant qui décide de mettre fin à son activité pendant la phase de transition a le droit de faire appel au mécanisme de compensation.
  - **Création d'un mécanisme de compensation** : le but de ce mécanisme est de permettre une compensation par la Région pour les exploitants qui mettent fin à leur activité. Etant donné la complexité de cette compensation, celle-ci sera précisée en concertation avec le secteur et prendra appui sur une étude juridique et financière.
  - **Création d'un guichet d'aide aux entreprises** en difficulté et d'un Observatoire pour mieux monitorer le secteur (au sein de l'Observatoire bruxellois de la Mobilité)
  - Charges administratives : afin de simplifier davantage les charges administratives, un plan sera établi pour le secteur des taxis en collaboration avec le ministre compétent pour le transport en taxi et le Secrétaire d'Etat compétent pour la simplification administrative et l'Agence Easy.brussels.
  - Il sera possible de faire de la publicité dans un taxi selon des règles bien définies.
  - La région continue à investir dans le secteur : création d'une application régionale cogérée par les chauffeurs, campagne de pub, achats groupés facilité par la Région,... Pour les événements de grande affluence (Congrès, Salons, festivals): les différents acteurs de ces services de transport rémunéré de

personnes sont les partenaires exclusifs de la Région et des communes lors de l'organisation d'événements subsidiés par la Région.

## Chiffres (mars 2017, Bruxelles-Mobilité)

### Taxis

Véhicule par exploitant	nombre exploitant	total nombre véhicule
1	660	660
2	51	102
3	25	75
4	12	48
5	8	40
6	3	18
7	3	21
8	3	24
9	4	36
10	2	20
11	3	33
12	3	36
13	4	52
14	2	28
18	2	36
20	1	20
23	1	23
<b>Total</b>	<b>787</b>	<b>1272</b>

### Limousines

Véhicule par exploitant	nombre exploitant	total nombre véhicule
1	151	151
2	13	26
3	7	21
4	1	4
5	2	10
6	1	6
10	1	10
25	1	25
43	1	43
<b>Total</b>	<b>178</b>	<b>296</b>

Echéance	Taxis		Limousines	
	Autorisations	Véhicules	Autorisations	Véhicules
<b>2015</b>	686	1108	28	30
<b>2016</b>	13	19	2	11
<b>2017</b>	8	10	8	50
<b>2018</b>	4	4	11	18
<b>2019</b>	7	11	6	11
<b>2020</b>	40	76	27	44
<b>2021</b>	29	44	97	108
<b>Totaux</b>	<b>787</b>	<b>1272</b>	<b>179</b>	<b>272</b>

### Nombre dans les capitales et dans les villes 'comparable' de l'étude Deloitte sur les tarifs

Ville	Taxis	Limousines	Total	Habitants	Par 1000
Londres	21.730	78.000	99.730	8.6 mio	11.59
Paris	17.702	2.000	16.702	2.2 mio	7.59
Barcelone	10.500	n.a.	10.500	1.6 mio	6.52
Madrid	15.682	n.a.	15.568	3.1 mio	5.02
Amsterdam	4.000	idem	4.000	0.8 mio	4.84
Berlin	7.800	n.a.	7.800	3.3 mio	2.36
<b>Bruxelles</b>	<b>1.273</b>	<b>212 (72 auth.)</b>	<b>1.485</b>	<b>1.175 mio</b>	<b>1.26</b>
Glasgow	1.426	2.735	4.161	0.559 mio	7.44
Barcelone	10.481	n.a.	10.481	1 630 miljoen	6.43
Birmingham	1.262	4.096	5.358	1.092 miljoen	4.90
Milan	6.000	n.a.	6.000	1 324 miljoen	4.53
Munich	3.398	n.a.	3.398	1.505 miljoen	2.25
Stockholm	3.000	n.a.	3.000	1 373 miljoen	2.18
Helsinki	1.369	n.a.	1.369	0.630 miljoen	2.17
<b>Bruxelles</b>	<b>1.273</b>	<b>212 (72 auth.)</b>	<b>1.485</b>	<b>1 175 miljoen</b>	<b>1.26</b>

➔ Bruxelles : 3000 = 2.35, 3500 = 2.97, 4000 = 3.40