
AVIS

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur

Demandeur	Ministre-Président Rudi Vervoort
Demande reçue le	19 juin 2020
Demande traitée par	Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances et Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis adopté par l'Assemblée plénière du	16 juillet 2020

Préambule

Le projet d'arrêté vise à compléter les dispositions prévues par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

Ce projet d'arrêté s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues à l'article 28 de l'ordonnance du 17 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Cet article permet en effet au Gouvernement de prendre des mesures liées aux obligations et à la surveillance des chauffeurs.

Or, dans le cadre du développement des activités des chauffeurs de voitures de location avec chauffeur (LVC), est apparue la nécessité de mieux encadrer l'exercice de cette profession qui est soumise à moins de contraintes que celles du métier de chauffeurs de taxi.

En effet, contrairement à ces derniers, les chauffeurs de voitures de location ne sont, jusqu'à présent, soumis à aucun contrôle de moralité, du certificat de sélection médicale ou de leurs capacités professionnelles. Il en résulte que l'Administration ne peut procéder à ces contrôles et n'est pas compétente pour sanctionner les comportements inadéquats des chauffeurs, qui lui sont communiquées suite aux plaintes de certains clients.

Le projet d'arrêté vise à corriger cette iniquité en permettant à l'Administration de vérifier les conditions de moralité des chauffeurs ainsi que leurs capacités professionnelles attestées par la réussite obligatoire de tests de sélection et d'examens, comme cela est prévu par l'article 82 du projet d'arrêté. L'Administration sera également habilitée à prendre des sanctions allant de l'avertissement au retrait définitif¹ du certificat de capacité du chauffeur. Des sanctions pourront également être imposées s'il est constaté que le véhicule ne répond pas à certains critères techniques.

Par ailleurs, les gestionnaires des sociétés de location de véhicules avec chauffeurs n'ont, jusqu'à présent, aucune obligation d'informer l'Administration de l'engagement d'un chauffeur, tout comme ils ne sont soumis à aucune interdiction de gestion en cas de retrait d'une autorisation d'exploiter leur société, si bien qu'il leur suffit d'entrer une nouvelle demande d'autorisation d'exploitation via une nouvelle personne morale ou en personne physique.

Le nouveau cadre juridique répond également à cette problématique en imposant à l'exploitant d'une telle société d'informer l'Administration de l'engagement, de toute modification du régime de travail, de la démission ou du licenciement d'un chauffeur LVC.

Enfin, concernant la formation des chauffeurs de taxi, le présent projet d'arrêté vise également à adapter certains points. Les tests de sélection professionnelle, prévus à l'article 14, n'incluront plus d'entretien oral avec un expert en psychologie. En cas d'échec aux tests de sélection, les candidats chauffeurs pourront se réinscrire dans un délai de 2 mois (et non plus 6 mois comme le prévoit la précédente version de l'arrêté). S'ils ont échoué à trois reprises, ils pourront se représenter après 1 an et non plus après un délai d'attente de 3 ans. Ces délais seront également d'application pour les candidats chauffeurs LVC.

¹ L'article 76 du projet d'arrêté précise que le retrait définitif de ce certificat implique une interdiction pendant dix ans de se présenter aux séances d'information, tests de sélection professionnelle et examens permettant d'obtenir le certificat de capacité de chauffeur de taxis ou de chauffeur de location de voitures avec chauffeur.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Portée du cadre juridique

Brupartners salue la modification de l'arrêté du 29 mars 2007 prévoyant un cadre réglementaire applicable aux chauffeurs de taxis mais également aux chauffeurs de voiture de location avec chauffeur (LVC). **Brupartners** estime en effet qu'une telle mise à jour répond à l'une de ses considérations émises dans son avis du 15 mars 2018², dans lequel était rappelée l'importance d'aboutir à une concurrence équitable au sein de ce secteur.

Cependant, **Brupartners** aurait estimé plus opportun que ces dispositions fassent l'objet d'une modification de l'ordonnance du 17 avril 1995 plutôt que de l'arrêté du 29 mars 2007. En effet, **Brupartners** estime que l'urgence invoquée suite à certaines dérives constatées en Belgique et à l'étranger, quant au comportement de certains chauffeurs LVC, ne peut justifier à elle seule d'une réforme de cette ampleur par simple voie d'arrêté.

Par conséquent, **Brupartners** invite le Gouvernement à se pencher, dans des délais raisonnables, sur une réforme du dispositif et de l'ordonnance du 17 avril 1995 qui s'y rapporte.

1.2 Plan Taxis : Étude socio-économique et analyse d'impacts

Rappelant que la Déclaration politique régionale 2019-2024 mentionne que *le Gouvernement mènera une réforme globale et concertée du secteur du transport rémunéré de personnes ayant pour objet notamment l'amélioration du service aux usagers et du statut des chauffeurs*, **Brupartners** se félicite d'entendre que l'étude socio-économique du secteur et l'analyse d'impacts préalables à une telle réforme, qu'il a appelé de ses vœux dans son avis du 15 mars 2018, vont prochainement aboutir.

Afin de contribuer à la réflexion globale relative au prochain Plan Taxis et à une nouvelle réglementation portant sur le secteur des taxis et des véhicules de location avec chauffeurs, **Brupartners** demande à pouvoir être tenu informé des premiers enseignements qui ressortiront de ces analyses dès leur finalisation, dans le cadre d'une concertation avec le secteur et les interlocuteurs sociaux.

1.3 Consultation du secteur

Brupartners souligne favorablement que le Gouvernement ait consulté le Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur dont les membres ont soutenu le contenu du texte, et que dans un deuxième temps, le Gouvernement transmette ce projet d'arrêté à l'Association belge des chauffeurs de Limousines.

1.4 Reconnaissance mutuelle interrégionale

Afin de préserver le principe de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par les deux autres régions, **Brupartners** insiste pour que la nouvelle réglementation ne constitue pas une entrave à

² [A-2018-020-CES](#)

l'entrée sur le territoire bruxellois des chauffeurs issus de Flandre ou de Wallonie, sans pour autant développer une concurrence déloyale entre Régions.

Brupartners invite par conséquent les trois Régions à se pencher sur une fluidité optimale du dispositif par l'intermédiaire de la conclusion d'un Accord de coopération, lorsqu'auront été levées les zones d'ombres juridiques portant sur les dispositions légales adoptées dans d'autres Régions.

A cet égard, **Brupartners** remarque qu'un tel Accord de coopération visant à déterminer les conditions de services de taxi dans la zone métropolitaine est d'ailleurs prévu dans la Déclaration de politique générale 2019-2024.

De plus, **Brupartners** attire l'attention du Gouvernement sur le fait que l'opérabilité interrégionale des licences induit le risque que les candidats-chauffeurs passent les tests de sélection dans la Région où les critères sont les moins stricts, pour ensuite exercer leur activité dans une Région ayant imposé d'autres conditions plus contraignantes. **Brupartners** appelle dès lors le Gouvernement à rester vigilant sur ce point, afin de s'assurer que les chauffeurs actifs sur le territoire régional, répondent bien aux conditions d'accès y étant d'application, afin de garantir la qualité du service et la concurrence loyale.

2. Considérations particulières

2.1 Suppression de l'entretien psychologique

Brupartners prend acte que le taux d'échec élevé étant constaté à l'issue de l'entretien oral avec un expert en psychologie ait contribué à supprimer cette évaluation, tout en considérant qu'une dimension psychologique significative doit être maintenue dans le cadre de la sélection des chauffeurs.

2.2 Cours facultatif de conduite écologique

Comme exprimé dans son avis du 20 décembre 2018³, **Brupartners** invite le Gouvernement à réévaluer le caractère facultatif du cours d'écoconduite. Bien que cette formation attire un faible nombre de candidats et qu'elle représente un coût non négligeable, elle constitue, selon **Brupartners**, un élément pertinent pour les candidats n'ayant pas suivi un cours similaire par le passé.

2.3 Contrôle

Brupartners souhaite également rappeler ses positions émises dans son avis du 15 mars 2018 en matière d'activation des moyens de contrôle des taxis et LVC.

Brupartners considère en effet qu'il est pertinent de ne pas attendre une réforme globale du secteur pour envisager l'activation des dispositifs contribuant à sa plus grande transparence.

Par conséquent, **Brupartners** souhaiterait disposer d'informations quant aux moyens actuellement disponibles pour exercer ces contrôles.

En outre, **Brupartners** rappelle que les instruments installés à bord de tous les véhicules (qui permettent d'enregistrer les activités et les recettes des chauffeurs) et les données qui sont collectées par les plates-formes constituent des moyens mobilisables pour procéder à ces contrôles.

³ [A-2018-097-CES](#)

2.4 Avis de l'Inspection des Finances

Malgré l'avis défavorable remis par l'Inspection des Finances, **Brupartners** prend acte de l'accord du Ministre du budget sous réserve des crédits disponibles dans les allocations budgétaires du Ministre-Président.

3. Considérations article par article

3.1 Article 22 du projet d'arrêté

En page 3 de la note au Gouvernement régional bruxellois, **Brupartners** constate que l'Administration ne sanctionnera pas le candidat chauffeur non porteur d'un certificat de capacité s'il s'inscrit aux tests de sélection dans les délais prévus par l'article 22 du projet d'arrêté.

Cette référence à la condition d'inscription n'apparaît cependant pas dans l'article en question du projet d'arrêté, puisqu'il y est plutôt fait mention de la condition d'achèvement avec succès du parcours professionnel.

Brupartners relève que l'inscription à un examen et la réussite au même examen ne sont pas synonymes et demande donc une clarification du contenu de cet article.

*
* *
*