



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PROJET D'ARRETE DU GOUVERNEMENT RELATIF
AUX SERVICES DE TAXI ET SUR LE PROJET RELATIF AUX SOUS-CATEGORIES
DES SERVICES DE TAXIS, AUX QUOTAS ET AUX TARIFS**

Demandeur	M. Rudi Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale
Demande reçue le	30/06/2022
Exposé	/
Document transmis	Projet d'arrêtés relatif aux services de taxis et relatif aux sous-catégories des services de taxis, aux quotas et aux tarifs
Avis adopté par la Commission Régionale de la Mobilité le	13/07/2022

Les services de transport rémunéré de personnes occupent une place essentielle dans la mobilité bruxelloise. Conformément au plan Good Move, la Commission insiste pour qu'ils participent, complémentirement aux autres formes de mobilité, à la réalisation des objectifs régionaux d'amélioration de la qualité de vie et de développement d'une offre de mobilité partagée optimisant les ressources et accessibles à tous les publics.

La Commission précise qu'au vu du délai accordé pour traiter un sujet aussi complexe, le présent avis n'est pas exhaustif et qu'il y a lieu de se référer à l'avis du 20/12/2021. En effet, nous avons reçu la demande d'avis de Monsieur Rudi Vervoort, Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, le 30 juin avec une échéance au 13 juillet. Cette période de vacances d'été ne nous a pas permis de nous réunir afin de discuter du projet d'arrêté.

De plus, il apparaît d'importantes différences de vue entre les interlocuteurs sociaux, représentants des travailleurs du secteur et représentants des entreprises exploitant ces services au sujet de l'organisation et de la régulation du marché des services de transport de personnes.

Personnes à Mobilité Réduite

En ce qui concerne les actions en matière d'offre de transport en taxi pour les Personnes à Mobilité Réduite, le plan Good Move prévoit 2 actions :

- *Réglementer l'activité des centrales téléphoniques et les applications taxis afin d'assurer et d'améliorer les services de réception de demandes pour les taxis PMR (action C.5)*
- *Améliorer la qualité de service en l'adaptant aux besoins des usagers existants et potentiels, notamment en augmentant la proportion des taxis équipés pour recevoir des personnes handicapées et en renforçant la formation des prestataires afin de s'assurer d'une bonne prise en charge des personnes handicapées (action C.7).*

L'offre de taxis adaptés est essentielle pour permettre aux PMR de se déplacer en autonomie. Les personnes à mobilité réduite demandent à bénéficier d'un service au moins équivalent à celui offert aux citoyens valides, en termes de délais, de sécurité et de confort de voyage.

La Commission rappelle aussi que le gouvernement bruxellois a adopté une ordonnance « Handistreaming », qui prévoit la prise en compte de l'impact de tout acte législatif sur les personnes en situation de handicap.

Les projets de texte ne répondent pas aux objectifs de l'action C.5.

La Commission recommande d'intégrer des critères d'accessibilité de tous les intermédiaires de réservations, centrales téléphoniques et des plateformes de réservations (art 27). Elle demande au Gouvernement d'explorer comment la globalité des plateformes et des centrales est accessible à tous les usagers. Certaines PMR et personnes en situation de fracture numérique ont besoin de pouvoir aussi réserver par téléphone et ceci doit être garanti. Les plateformes numériques (application, site internet) répondront aux standards d'accessibilité numériques, tels que précisés dans l'ordonnance du 4 octobre 2018 relative à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes publics régionaux et des communes.

Les projets d'arrêtés présentés semblent tenter de répondre aux objectifs de l'action C.7. en augmentant le nombre de véhicules adaptés dans le parc de taxi en circulation et en prévoyant la formation des chauffeurs.

La commission formule toutefois ci-dessous quelques remarques à ce sujet :

Il n'est pas prévu de vérifier que les taxis adaptés seront bien utilisés pour transporter les usagers à mobilité réduite qui en auraient fait la demande. Nous recommandons dès lors que les exploitants/intermédiaires de réservation soient obligés de fournir les données sur les réservations de véhicules adaptés (le nombre, le délai de traitement, de prise en charge ...).

Un nouveau quota de véhicules adaptés est prévu dans la catégorie des taxis de rues. Cependant rien n'impose d'offrir la possibilité de les réserver. Nous identifions un risque et craignons que ces véhicules ne servent pas le public PMR qui ne pourra potentiellement pas les identifier dans les applications des intermédiaires de réservation et préciser dès lors qu'il souhaite réserver ce type de véhicule. La Commission recommande d'imposer aux intermédiaires de réservation d'offrir la possibilité aux usagers de réserver un véhicule adapté dès qu'ils possèdent des véhicules adaptés affiliés et en service.

En ce qui concerne les contrôles des véhicules, nous souhaitons qu'un contrôle régulier des aménagements et équipements prévus pour l'embarquement des personnes en situation de handicap soit opéré par l'administration. Que des contrôles sur la prise en charge soient également réalisés de manière aléatoire (client mystère ou observation lors de l'exploitation). Ceci afin d'éviter que la qualité de service soit uniquement monitorée via les plaintes des personnes en situation de handicap, qui craignent des représailles lors de prises en charge futures.

A l'article 30, à moins que ceci ne soit défini par ailleurs, il serait utile de définir comment une personne utilisatrice de fauteuil roulant doit être sécurisée à bord d'un taxi.

Au même article 30, nous recommandons de rappeler l'obligation de prise en charge à bord des chiens d'assistance et chiens guides des personnes en situation de handicap et de se

référer pour cela à l'ordonnance du 18 décembre 2008 relative à l'accès des chiens d'assistance aux lieux ouverts au public.

Tarifs et Numerus Clausus

Les tarifs doivent être fixés afin de permettre une rémunération décente des chauffeurs. Les travailleurs s'inquiètent de la viabilité du secteur dans les nouvelles conditions fixées dans le projet d'arrêté. Cette inquiétude se fonde sur deux éléments : le numerus clausus et les tarifs.

En ce qui concerne le numerus clausus, en passant de 1300 taxis et 1427 LVC à 1425 taxis de station (ex-taxis) et 1825 taxis de rue (ex-LVC), les quotas sont augmentés de 20%. Cela risque de diminuer la rentabilité du métier. De ce fait, une évaluation régulière du numerus clausus doit être mise en place.

En ce qui concerne les tarifs, les prix sont actuellement de 1,80 € par km pour le tarif I et 2,70 € par km pour le tarif II. Pour les LVC, il n'y a pas de prix défini.

La proposition dans le projet d'arrêté acterait la suppression du tarif II : les nouveaux prix s'élèveraient à 1,80 €/km pour les courses prises en station, et à 1,50 €/km pour les courses sur réservation (via un intermédiaire de réservation, que ce soit pour un taxi ou un LVC).

La Commission rappelle qu'un accord de 2014 (finalement non mis en œuvre) fixait la course à 2,00 €/km en unifiant les tarifs I et II. La proposition actuelle diminuerait donc de manière importante (25%) un tarif datant déjà de 10 ans.

Afin de trouver le prix d'équilibre, il faut tenir compte d'une série de paramètres dont le coût de la vie, le volume de travail, le nombre d'acteurs sur le terrain mais également les charges liées à l'activité. Il est à noter qu'à Bruxelles, ces charges sont élevées, notamment en terme d'exigences concernant les véhicules et d'assurances.

De plus, nous remarquons de grosses différences en comparaison avec les autres villes belges : le prix au kilomètre tourne généralement autour de 2,00 €, avec plusieurs villes au-dessus de ce tarif, notamment Bruges (2,50 €/km), Mons (2,50 €), Namur (2,08€) et Tournai (3,00 €)¹. En fixant un tarif à 1,50 €, Bruxelles se situerait tout en bas de l'échelle alors que la vie y est plus chère.

Verdurisation du parc automobile

La Commission soutient l'objectif de l'article 4 « basculement vers le « tout-zéro-émissions », qui prévoit qu'à partir du 1/01/2025, tous les enregistrements de nouveaux véhicules de taxis doivent être « zéro émissions ». Cette prescription vise à diminuer les émissions de ce secteur. La Commission a quelques remarques :

Nous proposons d'ajouter dans les considérants l'article Art. 2.3.50. de l'ordonnance du 2 Mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie, qui habilite le Gouvernement à déterminer les prestations environnementales pour les taxis afin de renforcer la base légale pour ce basculement.

Nous recommandons de supprimer la différence entre des taxis « zéro-émission » électrique et « zéro-émission »-hydrogène (article 1, 2° ; article 2, 2° et 3°, article 5). Il ne semble pas nécessaire de traiter différemment ces deux technologies. En effet, au niveau local, les deux

¹ Source : <https://www.combien-coute.net/taxi/belgique>

ne produisent pas d'émissions. La technologie hydrogène est toutefois bien plus chère et moins mature que les voitures électriques à batterie. Par ailleurs, la définition est erronée : les véhicules hydrogène sont propulsés par un moteur électrique (mais ont une pile à combustible (fuel cell) et pas une batterie).

Nous proposons d'augmenter l'âge maximal des taxis « zéro-émissions » à 10 ans afin de permettre un amortissement plus long vu leur prix encore plus élevé (art. 1 et 2). Dans ce cas, les taxis PMR « zéro-émissions » devraient également pouvoir bénéficier de cet avantage.

La Commission comprend la volonté du Gouvernement de prévoir une souplesse pour les situations d'imprévisibilité sur les délais de livraison de véhicules « zéro-émissions ». Nous craignons toutefois que la formulation actuelle à l'article 4, §3 mène à des abus : nous demandons d'ajouter également un délai maximal : p.ex. 9 mois.

La Commission est consciente que ce basculement nécessite le déploiement d'infrastructures de recharge qui répondent aux besoins des taxis. En fonction du type d'exploitation, les besoins seront différents : recharge lente (en dépôt, privé, public ou semi-public), aux stations de taxis ou la recharge rapide pour les véhicules utilisés par plusieurs chauffeurs, accessible publiquement. Les besoins de recharge pour les taxis ne dépendent donc pas uniquement des infrastructures de recharge publiques, comme sous-entend l'article 4, §4. Nous proposons de supprimer complètement ce § 4 de l'article 4, car il crée de l'incertitude pour le secteur autour de la date du 01/01/2025 et le Gouvernement a la possibilité de modifier un arrêté.

La Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'imposer, à l'article 5, des quotas maximaux pour les taxis « zéro-émission », mais bien des quotas minimaux, tels que prévus également dans le projet de plan air-énergie-climat. En 2013, 50 licences avaient été octroyés à des taxis électriques (en 2021, 49 licences étaient octroyées à des taxis électriques). Nous proposons dès lors que l'arrêté propose un quota minimal de 50 taxis de station « zéro-émission » et 50 taxis de rue « zéro-émission ». Ces quotas pourraient évoluer à la hausse au fil des années.

Nous tenons à rappeler qu'au vu des circonstances évoquées au début de cet avis, celui n'est pas exhaustif.