

---

# AVIS

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale  
relatif aux services de taxis**

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale  
relatif aux sous-catégories de services de taxis ainsi qu'aux quotas  
et aux tarifs qui leur sont applicables**

---

<b>Demandeur</b>	Ministre-Président Rudi Vervoort
<b>Demande reçue le</b>	30 juin 2022
<b>Demande traitée par</b>	Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances Commission Aménagement du territoire - Mobilité saisine d'urgence
<b>Avis adopté par l'Assemblée plénière du</b>	14 juillet 2022

## Préambule

L'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (LVC) ne permet pas de prendre en compte les évolutions modernes ainsi que les habitudes de consommations nouvelles. Une nouvelle ordonnance était nécessaire afin d'intégrer les nouveaux usages à la réglementation du secteur. Cette nouvelle ordonnance a été publiée au Moniteur belge le 9 juin 2022<sup>1</sup>.

L'ordonnance prévoit plusieurs grandes modifications, dont entre autres :

- Une unification du statut des chauffeurs ;
- Une limitation du nombre de véhicules mis en circulation ;
- Un encadrement des tarifs ;
- La différenciation du service proposée par les taxis de station et les taxis de rue ;
- La possibilité pour le Gouvernement de déterminer les exigences de qualité du service au travers d'arrêtés ;
- L'encadrement des plateformes de réservation en ligne.

En outre, l'ordonnance prévoit une période transitoire pendant laquelle des mesures spécifiques permettent notamment aux actuels exploitants de transiter vers le nouveau régime ou, s'ils le souhaitent, de cesser leurs activités.

Les deux projets d'arrêtés soumis à la saisine de Brupartners doivent permettre l'application de certaines dispositions de cette ordonnance en précisant entre autres :

- Les conditions d'accès à la profession (formation, durée de validité des certificats, redevances, etc.) ;
- Le numéris clausus applicable à chaque catégorie de taxis ;
- Les tarifs applicables au secteur.

Enfin, parallèlement à la soumission pour saisine des deux présents projets d'arrêtés, un arrêté prolongeant la période transitoire a été déposé.

## Avis

### 1. Considérations générales

Une réforme du secteur taxis/LVC est attendue depuis de nombreuses années et est indispensable au regard du caractère obsolète de la réglementation actuelle datant de 1995. **Brupartners** rappelle que sa demande régulière d'obtenir des informations quant aux évolutions dans ce dossier n'a pas été entendue.

En ce sens, **Brupartners** regrette vivement les conditions de la présente saisine. Il considère en effet que les délais lui étant imposés pour émettre son avis compliquent l'analyse approfondie de l'ensemble des mesures proposées avec, comme corollaire, le risque que cette analyse ne permette pas de résoudre les différents nœuds subsistants. Il insiste sur le fait qu'un processus consciencieux de consultation des interlocuteurs sociaux nécessite un temps de consultation suffisant.

---

<sup>1</sup> [Ordonnance relative aux services de taxis.](#)

En outre, **Brupartners** insiste sur le fait que le délai imposé pour la remise de son avis ne lui a pas permis de vérifier ou valider les chiffres et données statistiques ayant été communiqués.

Enfin, **Brupartners** rappelle qu'il a également rendu un avis sur l'avant-projet d'ordonnance relatif aux services de taxis le 7 janvier 2022<sup>2</sup>. Il tient à mettre en avant les considérations portant sur la période transitoire ainsi que les passages mentionnant l'importance d'une collaboration indépendante entre les intermédiaires de réservation et les exploitants/détenteurs de vignettes se trouvant dans les considérations sur l'autorisation d'exploiter et sur le statut des chauffeurs.

## 2. Considérations particulières

### 2.1 Consultation du secteur des taxis et des LVC

**Brupartners** rappelle la nécessité d'une consultation adéquate et transparente du secteur des taxis et des LVC afin d'aboutir à une réforme et un cadre législatif adaptés, répondant aux réalités de terrain et dès lors soutenus par le secteur.

A cet égard, **Brupartners** exprime ses craintes quant aux réactions négatives que susciterait la détermination d'un cadre législatif trop éloigné des réalités de terrain et répondant peu, voire pas du tout, aux enjeux du secteur. Or, après des années de tergiversations, le secteur a besoin de régulation et de stabilité.

**Brupartners** demande donc au Gouvernement d'activement consulter l'ensemble du secteur (banc syndical, banc patronal et usagers) afin d'assurer un monitoring constant des mesures à mettre en place.

La mobilité à Bruxelles étant en perpétuelle évolution, **Brupartners** demande aussi de penser le système des tarifs et quotas de manière dynamique avec une évaluation tous les 6 mois. L'organe en charge de cette évaluation prévu dans l'ordonnance ne devrait pas se limiter au Gouvernement mais devrait permettre l'implication de l'ensemble des représentants des acteurs du secteur (représentants des chauffeurs, représentants du Gouvernement, représentants des centrales de réservation, experts en mobilité).

### 2.2 Tarifs, quotas et rentabilité du secteur

**Brupartners** soutient la prise en compte des services rendus par les taxis comme un service public. Il considère toutefois que cela implique d'être particulièrement attentif à la viabilité du secteur.

Dans ces conditions, **Brupartners**, à l'exception de l'organisation représentative des employeurs (**BECI**), s'inquiète fortement du chiffre arrêté par les quotas, de 20% supérieur au nombre d'agrément délivrés aujourd'hui, qui portent en lui le risque d'une diminution de la rentabilité du secteur.

Par ailleurs, **Brupartners** souligne que les tarifs proposés ne semblent pas prendre en compte plusieurs éléments nécessaires à l'introduction d'une tarification équilibrée, notamment :

- L'évolution du coût de la vie ;
- Les charges liées à l'activité (plus élevées à Bruxelles qu'ailleurs en Belgique) ;
- Le volume de travail et le nombre d'acteurs sur le terrain.

---

<sup>2</sup> [A-2022-001-BRUPARTNERS](#).

En outre, **Brupartners** pointe que les tarifs proposés se situent dans la fourchette basse des prix pratiqués en Belgique ou à l'étranger. Plusieurs villes belges (Bruges, Mons, Namur, Tournai...) pratiquent en effet une tarification plus élevée, ceci alors que l'indice des prix est plus élevé à Bruxelles. Alors que le contexte socio-économique est à une hausse généralisée des coûts, **Brupartners** constate avec regret que les tarifs proposés sont inférieurs aux prix résultants de l'accord auquel le Gouvernement bruxellois était arrivé en février 2014<sup>3</sup>.

**Brupartners** souligne de plus que pour qu'une réforme du secteur du transport rémunéré des personnes soit efficiente, celle-ci se doit de rencontrer les objectifs suivants :

- Assurer aux chauffeurs des revenus suffisants et de bonnes conditions de travail ;
- Assurer l'équilibre de rentabilité du secteur ;
- Assurer une concurrence saine et équitable au sein du secteur (notamment avec les acteurs interrégionaux) ;
- Assurer le respect des lois fiscales et sociales en vigueur ;
- Éviter le dumping social et économique (travail au noir) ;
- Accueillir de nouveaux acteurs.

**Brupartners, à l'exception de l'organisation représentative des employeurs (BECI), ne s'oppose pas à une tarification dynamique, à condition qu'elle soit balisée par des prix minimum permettant de garantir aux chauffeurs une rémunération convenable, et des prix maximum, pour assurer la protection du consommateur et le service d'utilité publique.**

Pour sa part, **l'organisation représentative des employeurs (BECI)** souhaite formuler les remarques supplémentaires suivantes :

- **L'organisation représentative des employeurs (BECI)** exprime son inquiétude concernant la proposition de mise en place d'un prix maximum (conséquence de la limitation de la tarification). Cette disposition semble aller à l'encontre d'une démarche visant à garantir des revenus suffisants aux chauffeurs ;
- **L'organisation représentative des employeurs (BECI)** constate que le quota de taxis envisagé dans le projet d'arrêté (NDLR : 3.250 taxis) est significativement inférieur à la proposition contenue dans l'étude commanditée en 2020 auprès de Deloitte afin d'objectiver le juste niveau d'un *numerus clausus* à proposer. En outre, elle constate qu'aucune méthodologie de calcul justifiant cette proposition de quota de taxis n'est évoquée. Or, elle souligne que, sur la base du nombre de chauffeurs existants, des besoins en mobilité partagée à Bruxelles, de la croissance attendue du marché et de comparaisons avec d'autres capitales européennes, l'étude Deloitte propose de fixer ce quota à 5.983 pour l'ensemble des véhicules sur le marché. Dès lors, **l'organisation représentative des employeurs (BECI)** demande de veiller à ce que le *numerus clausus* qui sera arrêté tienne compte de la nécessité d'inclure tous les chauffeurs de taxi et LVC existants et prévoie une marge suffisante pour permettre au secteur d'évoluer au cours des prochaines années ;
- Enfin, **l'organisation représentative des employeurs (BECI)** demande que l'ensemble des mesures prises notamment au niveau de l'accès à la profession ainsi qu'au niveau des quotas

---

<sup>3</sup> [Le prix des taxis augmente mais Bruxelles reste bon marché | BRUZZ](#) et [Taxis bruxellois: Du changement dans les tarifs - La DH/Les Sports+ \(dhnet.be\)](#).

permette de garantir que les chauffeurs travaillant actuellement à Bruxelles puissent continuer à travailler sous le nouveau régime.

## 2.3 Transition écologique

**Brupartners** salue la volonté de mettre en place des dispositions visant à accélérer la transition énergétique du secteur. A cet égard, **Brupartners** suggère de ne pas déterminer de quotas maximum pour les véhicules électriques ou hydrogènes ce qui lèverait une des barrières à l'achat d'un véhicule zéro émission et constituerait un signal positif en matière de transition écologique.

## 2.4 Aspect transrégionaux

**Brupartners** prend acte que le maraudage par des chauffeurs ne possédant pas un certificat conforme à l'ordonnance et aux arrêtés est interdit (art. 3 de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis). Il pointe le nécessaire contrôle effectif du respect de cette disposition. Il estime qu'il s'agit d'une condition à la viabilité d'un service de taxis bruxellois et insiste pour que les moyens suffisants soient prévus pour que cette disposition soit appliquée.

**Brupartners** plaide également pour la mise en vigueur de l'accord de coopération relatif aux services de taxis qui s'étendent sur le territoire de plus d'une Région visé à l'article 92bis de l'ordonnance relative aux services de taxis.

## 3. Considérations par article

### 3.1 Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis

*Art. 6. Procédure d'introduction et d'instruction des demandes de renouvellement d'autorisation*

*« 5° Une attestation de son organisme assureur démontrant que le(s) véhicule(s) pour le(s)quel(s) il dispose d'une vignette d'identification est/sont assuré(s) sans interruption conformément à l'article 16, § 1er, 5° depuis la date de son/leur enregistrement ; »*

**Brupartners** considère qu'il faut adapter le paragraphe afin d'y prévoir une exemption pour cas exceptionnel et / ou cas de force majeure. En effet, en période pandémique ou lors d'une situation exceptionnelle, forcer l'assurance du véhicule reviendrait à forcer des frais à l'assuré alors que la situation ne permet aucune rentrée de revenus.

*Art. 7. Procédure d'introduction et d'instruction des demandes de cession d'autorisation*

*« § 2. Dans les vingt jours ouvrables de l'envoi du dossier, l'Administration envoie aux candidats cédants et aux candidats cessionnaires... »*

**Brupartners** recommande d'ajouter que la cession est acceptée d'office si rien n'a été envoyé par l'administration dans les vingt jours ouvrables. Cet ajout devrait permettre d'éviter des procédures en justice.

*Art. 10. Procédure d'obtention du certificat de capacité*

*« §1. 9° Un document attestant de sa maîtrise minimale du français et/ou du néerlandais, qui doit atteindre au moins le niveau A2 du cadre européen commun de référence ; »*

**Brupartners** est d'avis que le test devrait pouvoir être proposé par l'administration (Bruxelles Mobilité) et qu'une copie d'un diplôme scolaire obtenu en français ou en néerlandais, ou qu'une preuve de suivi de certaines formations en français ou en néerlandais devrait pouvoir être prise en compte comme l'équivalent d'une attestation de langue de niveau A2.

*Art. 31. Exigences imposées aux chauffeurs de taxi de station et aux chauffeurs de taxi de rue*

*« §2. 4° Il est interdit aux chauffeurs de taxi de station et aux chauffeurs de taxi de rue de laisser conduire par un tiers leur véhicule en service ; »*

**Brupartners** recommande de prévoir la possibilité pour un mécanicien (technicien automobile, programmeur pour taximètre, etc.) de conduire le véhicule, et ce même s'il ne dispose pas de certificat de capacité. **Brupartners** recommande également de prévoir une exception pour les accompagnateurs s'ils sont formateurs et en possession d'un certificat de capacité.

*Art. 44. Composition du Comité consultatif régional des services de taxis*

*« 9° Quatre délégués des intermédiaires de réservation agréés qui ont, parmi leurs affiliés, au moins 200 exploitants prestant leurs services de taxis...*

*§2. 2° Compter au minimum 100 membres qui sont titulaires d'une autorisation ».*

**Brupartners** propose de modifier les mots « qui ont, parmi leurs affiliés, au moins 200 exploitants » par « qui représentent, de par leurs affiliés, au moins 200 titulaires d'une vignette ». L'ordonnance précisant qu'un exploitant peut se voir attribuer plusieurs vignettes, demander une représentativité via le nombre de titulaires de vignettes et non le nombre d'exploitants permettra un plus juste reflet du secteur. Cela devrait également permettre d'équilibrer la représentation entre représentants d'indépendants et représentants d'exploitants qui possèdent plusieurs autorisations et donc emploient plus de chauffeurs.

*« 3° §3. Le représentant d'une association représentative [...] doit être titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée en application de l'ordonnance et de ses mesures d'exécution ».*

**Brupartners** recommande de permettre la représentativité pour les associations assurant la gestion journalière d'une entreprise par la mention suivante « ou assure la gestion journalière de l'entreprise qui possède une autorisation d'exploiter un service de taxis délivrée en application de l'ordonnance et de ses mesures d'exécution ».

\*  
\*       \*