



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

20 décembre 2018

Demandeur	Ministre Pascal Smet
Demande reçue le	20 novembre 2018
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire- Mobilité et Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances
Demande traitée le	5 décembre 2018
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	20 décembre 2018

Préambule

Ce projet d'arrêté vise à mettre à jour l'arrêté du 29 mars 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (LVC), afin que le cadre juridique qui s'y rattache intègre non seulement les préoccupations actuelles (en lien avec la sécurité routière, les attitudes adéquates dont doivent faire preuve les chauffeurs sur la route, ...) mais également la possibilité d'effectuer un parcours de formation dans le cadre d'une formation professionnelle individuelle en entreprise (FPIE).

Les critères d'accès permettant d'entamer un parcours professionnel sont notamment renforcés puisque le candidat doit disposer d'un permis de conduire depuis 3 ans et doit pouvoir satisfaire à des conditions de moralité plus sévères.

Concernant la sélection proprement dite, en premier lieu, il est proposé que tout candidat assiste obligatoirement à une séance d'information durant laquelle les spécificités et les contraintes liées au métier de chauffeur de taxi seront présentées.

Ensuite, le candidat est invité à présenter les tests de sélection professionnelle organisés par l'Administration qui ont été adaptés suite aux résultats d'une étude ayant défini un nouveau profil de chauffeur de taxi qui portent sur plusieurs éléments : un test d'aptitude au calcul, un test de jugement situationnel, un questionnaire de personnalité et un entretien psychologique permettent de sélectionner les candidats jugés aptes à intégrer la prochaine étape de sélection.

Une fois ces tests réussis, le candidat est admis à s'inscrire aux examens organisés par l'Administration concernant la réglementation générale relative aux services de taxi et toute autre réglementation ou matière en lien avec le métier. Afin de se préparer, les candidats peuvent étudier un syllabus, participer à une séance de questions/ réponses organisée par l'Administration, suivre une formation dispensée par une académie du secteur taxi (dont les modalités de fonctionnement restent encore à définir), ou participer à une formation organisée par Bruxelles Formation ou le VDAB.

Ce projet d'arrêté prévoit également que le cours de conduite écologique actuellement imposé au candidat ayant réussi les tests de sélection professionnelle revêtira un caractère facultatif.

La réussite des examens prévus et l'engagement du futur chauffeur par un exploitant donnera lieu à la délivrance d'un certificat de capacité.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Consultation de l'ensemble des professionnels du secteur

Le Conseil insiste sur la nécessité de consulter, de manière effective, l'ensemble des opérateurs actifs dans les services de taxi et de LVC, afin que ceux-ci puissent faire état de leurs observations du terrain.

A cet égard, **le Conseil** s'interroge sur la manière dont le Comité consultatif régional des taxis et des voitures de location avec chauffeur a été consulté par l'Administration durant la phase de concertation.

1.2 Élargissement des possibilités d'engagement

Le Conseil salue la possibilité prévue par le projet d'arrêté de permettre aux chercheurs d'emploi ayant choisi de préparer leur examen portant sur la réglementation générale relative aux services de taxi et aux autres matières y étant liées, dans le cadre de cours organisés par Bruxelles Formation ou le VDAB, de bénéficier du dispositif de FPIE/IBO. Cette opportunité constitue une initiative positive visant à permettre aux chercheurs d'emploi de réintégrer le marché du travail tout en bénéficiant d'une formation menant à un emploi.

2. Considérations particulières

2.1 Durée de possession du permis de conduire

Bien que saluant l'obligation pour le candidat souhaitant accéder au parcours professionnel de chauffeur de taxi d'être titulaire d'un permis de conduire depuis au moins 3 ans au moment de sa demande d'inscription aux tests de sélection, **le Conseil** attire l'attention sur le fait que les conditions de circulation difficiles en Région de Bruxelles-Capitale requièrent une réelle responsabilisation et une prise de conscience en matière de sécurité routière qui doivent pouvoir s'appliquer, tout particulièrement, aux chauffeurs amenés à exercer leur activité durant plusieurs heures d'affilée.

2.2 Projet d'Académie du secteur taxi

Dans le cadre de la préparation aux examens que doit présenter le candidat, il lui est laissé la possibilité de suivre des cours dans l'organisme de son choix, y compris au sein d'une future académie organisée par le secteur taxi, dont les contours ne sont en l'état, pas encore précisés.

Vu la responsabilité d'un tel organisme dans la préparation des différents tests et vu la nécessaire maîtrise de l'ensemble des compétences prévues par le projet d'arrêté, qui sont les mêmes pour tous, quelle que soit la filière de formation envisagée, **le Conseil** insiste pour que des mécanismes d'agrément et de contrôle soient prévus, afin de veiller à ce qu'une telle académie réponde aux mêmes exigences que toute autre institution en charge de la formation au métier de chauffeur de taxi.

Par ailleurs, **le Conseil** estime indispensable que cette académie soit basée sur une mutualisation des moyens des différentes Fédérations de taxi actives sur le territoire régional bruxellois et qu'elle soit dès lors accessible à l'ensemble des candidats, quels que soient la société de taxi et le statut qu'ils privilégieront ensuite.

2.3 Tests de sélection professionnelle

Le Conseil accueille favorablement l'organisation de tests basés sur une mise à jour des compétences et connaissances dont doit disposer tout chauffeur de taxi, telles que prévues par le projet d'arrêté.

Le Conseil souligne la nécessité que l'ensemble des chauffeurs occupés dans le cadre de services de taxis et de services de location de voiture avec chauffeurs, quel que soit l'opérateur dont ils dépendent, puissent répondre et satisfaire aux mêmes exigences, basées sur la réussite de l'ensemble des tests énumérés dans le projet d'arrêté.

Considérant la complexité des tests de jugement situationnel, **le Conseil** propose que la préparation et la compréhension de la mécanique propre à ce genre de tests, fassent l'objet d'une attention particulière.

A cette fin, **le Conseil** recommande que la séance d'information porte également sur ce point d'attention, afin que les candidats soient informés au mieux des attentes en la matière.

De plus, **le Conseil** propose que soit mis en place un module de préparation aux tests de jugement situationnel, à destination des candidats ayant confirmé leur intérêt pour la profession après la séance d'information.

2.4 Formation linguistique

Bien que le français et le néerlandais soient les deux langues officielles de la Région de Bruxelles-Capitale, **le Conseil** souligne qu'il est important pour les chauffeurs en contact avec les nombreuses personnes étrangères visitant Bruxelles à des fins de loisirs ou dans le cadre de voyages d'affaires, de disposer de bases linguistiques en anglais.

Le **Conseil** recommande par conséquent que le parcours de formation des chauffeurs de taxi inclue des connaissances élémentaires en langue anglaise, en lien avec le métier et permettant d'interagir avec les clients dans le cadre des situations de travail les plus communément rencontrées.

2.5 Caractère facultatif du cours de conduite écologique

Alors que l'arrêté du 29 mars 2007 considérait comme obligatoire le fait que chaque candidat ait suivi avec fruit un cours de conduite écologique, **le Conseil** s'interroge sur les raisons sous-jacentes au caractère facultatif que revêt ce cours dans le cadre du projet d'arrêté. En effet, il considère qu'un tel cours reste pertinent pour les candidats n'ayant pas encore suivi de formation défensive et écologique ou qui ne peuvent démontrer qu'ils ont participé à un cours portant sur ce mode de conduite.

*
* *