

AVIS

Mob.23.04.AV

Projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

Avis adopté le 04/09/2023

DONNEES INTRODUCTIVES

Demandeur : Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon, Ministre du Climat, de l’Energie, de la Mobilité et des Infrastructures.

Date de réception de la demande : 19 juillet 2023

Délai de remise d’avis : 7 septembre

Préparation de l’avis : Le Pôle a préparé l’avis sur base d’une procédure électronique.

Brève description du dossier :

Ce projet d’arrêté entend mettre en œuvre l’avant-projet de décret relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité, adopté par le Gouvernement wallon en deuxième lecture le 30 mars 2023.

Le projet d’arrêté précise :

- les conditions d’accès à la profession (territorialité, moralité, solvabilité et capacité professionnelle) auxquelles doivent répondre les exploitants (Titre 2 – chap. 1) ;
- les modalités relatives au certificat d’accès à la profession (demande, délivrance, renouvellement, retrait et suspension) (Titre 2 – chap. 2 à 5) ;
- l’agrément des services d’intermédiation électronique (demande, renouvellement, retrait et suspension) (Titre 3) ;
- les modalités entourant les services de taxis de station et de rue (nombre de taxis autorisés, tarifs, licence d’exploitation, conditions d’exploitation) (Titre 4) en définissant notamment :
 - le cadre tarifaire pour les taxis de station, avec indexation annuelle automatique des prix ;
 - le tarif minimum commun aux deux catégories de taxis afin d’éviter une concurrence déloyale, tout en prévoyant une souplesse quant aux prix maximums pour les taxis de rue ;
- les modalités relatives aux services de transport à finalité spéciale (Titre 5) et à finalité sociale (Titre 6) ;
- les dispositions applicables à la commission des services de transport rémunéré de personnes par route (Titre 7) ;
- le système de dépôt de plaintes et de sanctions (Titre 8) afin de protéger le citoyen et assurer une augmentation de la qualité des services.

A. Considérations générales

De manière générale, le Pôle accueille positivement les modifications apportées à la législation relative aux services de transport rémunéré de personne par route dans la mesure où elles visent à faire cohabiter deux systèmes, à savoir les taxis de station et les taxis de rue, sans en dévaloriser l'un par rapport à l'autre.

Le Pôle estime néanmoins que certaines dispositions doivent faire l'objet d'une évaluation pour en mesurer l'impact.

- Le Pôle s'interroge en effet sur la charge que la nouvelle législation risque de faire peser sur les villes et communes. En effet, le nombre de taxis de station autorisés est limité, dans le projet d'arrêté, à un pour 1500 habitants, contre un pour 2500 habitants précédemment. En outre, les villes et communes devront dorénavant gérer la délivrance des licences pour les taxis de station et pour les taxis de rue. Une évaluation se justifie pour pouvoir quantifier l'impact de ces mesures et en tenir compte si nécessaire.
- Si le Pôle accueille positivement l'indexation automatique qui est prévue dans l'arrêté pour les tarifs dès 2025, il lui semble primordial d'évaluer la tarification des taxis de station et des taxis de rue afin de vérifier que les taxis de rue ne déstabilisent pas trop le marché des taxis de station.

Le Pôle a différentes autres questions ou remarques à formuler à l'égard de ce projet d'arrêté sur les points suivants.

Concernant les caractéristiques des véhicules

Le Pôle s'étonne avant tout du fait que le projet d'arrêté ne fixe aucune disposition relative aux performances environnementales des véhicules.

Il relève en outre une disparité de traitement en fonction de l'affectation des véhicules. Ainsi, pour les véhicules affectés respectivement à un service de taxis et à un service de transport à finalité spéciale, le projet d'arrêté précise la limite d'âge des véhicules (articles 29 et 81 / 101, §2) et les dispositions relatives au confort des véhicules (articles 56 et 101, §1), tandis que les véhicules affectés aux services de transport à finalité sociale ne sont, quant à eux, soumis à aucune disposition en termes de limite d'âge ou de confort des véhicules.

Le Pôle se demande si l'imposition d'une limite d'âge fixée à 7 ans pour les véhicules affectés à un service de taxis ou de transport à finalité spéciale se justifie, dans la mesure où d'une part, des véhicules bien entretenus peuvent avoir une durée de vie supérieure en restant performants, et d'autre part, des véhicules électriques peuvent a priori parcourir un nombre nettement plus élevé de kilomètres que les véhicules thermiques et dépasser la période d'activité plafonnée à 7 ans.

Concernant le transport de personnes à mobilité réduite

Pour le Pôle, le projet d'arrêté manque de prescriptions en ce qui concerne la mise à disposition de véhicules adaptés au transport de personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

La seule disposition relative au transport de personnes voiturées porte sur une dérogation quant à la limite d'âge du véhicule adapté à ce transport (articles 29, al. 2 et 101, §2, al. 2). Or, le Pôle constate un réel manque, sur le terrain, d'offre de transport adapté et estime que le projet d'arrêté doit prévoir un objectif chiffré ou un quota de véhicules qui devront répondre à ces conditions sur le territoire wallon ou par commune.

Il conviendrait également de préciser les critères auxquels devront répondre ces véhicules (dimensions, équipements, sécurisation du fauteuil roulant, ...).

Concernant la simplification administrative

Le Pôle estime que les modifications apportées par la nouvelle législation doivent permettre de simplifier les procédures, afin de permettre aux villes et communes de gérer au mieux la matière et au secteur de poursuivre son activité sans difficulté. Le Pôle propose dès lors que l'arrêté (ainsi que le décret) indique, dans les dispositions qui visent des procédures pratiques, que c'est « au collège ou au service en charge de la matière » d'agir.

A titre d'exemple, à l'article 25, la licence d'exploitation pourrait être réceptionnée par le service en charge de la matière, plutôt que par le Collège.

Autre exemple, à l'article 35, c'est le collège qui est en charge de la procédure en matière de suspension ou de retrait d'une licence, alors que l'arrêté actuel précisait « l'autorité compétente ». Pour le Pôle, il serait plus opportun d'indiquer « le collège ou le service en charge de la matière », ce qui permettrait, entre autres, d'éviter une audition devant l'ensemble du collège comme cela semble ressortir du prescrit de l'article en projet.

Le Pôle tient en outre à souligner que certaines villes et communes rencontrent des difficultés à vérifier les conditions de moralité, notamment en cas de sursis.

Concernant les plateformes de réservation

Le Pôle estime que les plateformes de réservation (applications / sites internet) doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap, et ainsi répondre aux critères prévus par le Décret du 2 mai 2019 relatif à l'accessibilité des sites internet et des applications mobiles des organismes du secteur public.

Par ailleurs, le Pôle recommande de donner la possibilité de réserver un taxi par téléphone pour prendre en compte les personnes à risque de fracture numérique.

B. Commentaires par article

Le Pôle a également diverses considérations spécifiques à formuler sur les articles suivants.

Article 16

Le Pôle demande que la durée de l'agrément pour les services d'intermédiation électronique soit précisée dans cet article.

Article 19

Le Pôle se demande si un exploitant d'un service de taxis peut demander des licences d'exploitation dans plusieurs communes. Il convient d'éviter que le système pénalise les petites agglomérations qui sont déjà moins bien desservies par les services de transport par rapport aux communes d'une certaine taille.

Article 23, 8°

Il est prévu que « la demande de licence d'exploitation d'un service de taxis (...) mentionne (...) le nombre de véhicules pour lesquels la licence est sollicitée, en ce compris les éventuels véhicules de réserve ».

Le Pôle se demande si cette disposition autorise un gros exploitant à demander une licence pour un nombre élevé de véhicules et à accaparer ainsi une bonne partie du quota de taxis autorisé sur la commune. Auquel cas, ce système serait en défaveur des petits exploitants, et surtout des petits indépendants qui ne roulent qu'avec une voiture.

Article 27

La procédure proposée pour la décision d'accorder une licence d'exploitation ne prévoit plus que l'Administration envoie un accusé de réception à la commune, alors que cela a un intérêt pratique. Il semble également prévu que l'Administration ne prévienne plus le collège de la décision qu'en cas d'annulation et non plus en cas d'approbation. Cela risque dès lors d'ajouter une charge supplémentaire en termes de calcul des délais pour les communes, charges qui viennent s'ajouter à la charge supplémentaire en lien avec les taxis de rue, notamment.

Articles 44 et 95

Ces articles prévoient que les chauffeurs de taxi ou de véhicule à finalité spéciale font renouveler leur certificat de capacité entre le 1er janvier et le 31 mars. Le Pôle se demande si cette disposition impose à ces chauffeurs de le faire chaque année, auquel cas cela lui paraît excessif.

Articles 48, 1° et 99, 1°

Ces articles prévoient respectivement que les chauffeurs de taxi doivent porter un uniforme constitué d'une tenue sobre et les chauffeurs de véhicule à finalité spéciale une tenue sobre ou un uniforme fourni par l'employeur. Le Pôle peut concevoir qu'un dirigeant d'une entreprise de taxis l'impose à ses chauffeurs mais s'étonne de retrouver une telle exigence dans un arrêté, a fortiori en détaillant la tenue vestimentaire des chauffeurs de taxi (veste, pantalon ou jupe et chemise de teinte unie). Pour le Pôle, il suffit de préciser que la tenue doit être décente et que les chaussures doivent être adéquates pour des raisons de sécurité, et de laisser aux entreprises la latitude d'avoir d'autres exigences à ce niveau.

Article 107

Le Pôle se demande si des centrales de mobilité, comme par exemple Mobilesem ou Mobitwin, qui rendent des services de mobilité à finalité sociale en lien avec les communes où elles sont actives, sont prises en compte pour l'agrément des services de transport à finalité sociale.

Article 123, §3

Il est prévu que « la commission (des services de transport rémunéré de personnes par route) est composée paritairement ou à tout le moins avec la répartition 1/3-2/3 ». Le Pôle estime que cette disposition doit être formulée de manière plus précise.