

Avant-projet de décret du relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

TITRE 1^{er}. Définitions et champ d'application

Article 1^{er}.

Pour l'application du présent décret, l'on entend par :

1° « le service de taxi » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, moyennant un prix fixé dans les limites établies par ou en vertu du présent décret, qui se décline en service taxi de station et service taxi de rue et qui répond aux conditions suivantes :

- a) le véhicule est mis à la disposition du public ;
- b) la destination est fixée librement par l'usager ;
- c) la mise à disposition porte soit sur le véhicule, soit sur chacune des places. Dans le second cas, le prix total de la course est partagé entre les usagers ;

2° « le service taxi de station » : le service de taxi exploité au moyen d'un véhicule pourvu d'un taximètre ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions ;

Seuls les taxis de stations sont des taxis au sens du code de la route.

3° « le service taxi de rue » : le service de taxi exploité exclusivement au moyen d'un service d'intermédiation électronique de transport ;

4° « le service de transport à finalité spéciale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur, poursuivant une finalité spécifique parmi celles autorisées par le Gouvernement, moyennant un prix fixé dans les limites établies en vertu du présent décret, et qui répond aux conditions suivantes :

- a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur pour une prestation spécifique prédéterminée en vertu d'un contrat ;
- b) la destination est convenue par l'exploitant et l'utilisateur conformément à la finalité choisie ;

5° « le service de transport à finalité sociale » : l'activité qui assure le transport de personnes au moyen d'un véhicule de petite capacité conduit par un chauffeur et organisée par un Organisme agréé par le Gouvernement et qui répond aux conditions suivantes :

- a) le véhicule est mis à disposition de l'utilisateur par l'Organisme suivant un système de réservation ;
- b) l'Organisme ne poursuit pas un objectif lucratif ;
- c) la destination est convenue entre l'utilisateur et l'Organisme sans préjudice d'adaptation mineure convenue entre l'utilisateur et le chauffeur ;

6° « le service d'intermédiation électronique de transport » : l'activité rémunérée permettant, au moyen d'une plateforme électronique, de mettre en relation des chauffeurs avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements, suivant un cadre préalablement fixé ;

7° « le déplacement » : le trajet simple du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement du client ;

8° « l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » : personne physique ou morale qui fournit un service d'intermédiation électronique de transport ;

9° « l'exploitant » : personne physique ou morale titulaire tant d'un certificat d'accès à la profession que d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter pour chacun des véhicules dont elle est propriétaire ou dont elle a la disposition sur base d'un contrat à long terme pour effectuer un des services visés aux points 1° et 4° ;

10° « le gestionnaire de transport » : la personne physique qui gère de manière effective et permanente, dans les conditions fixées par le Gouvernement, le service de transport rémunéré pour le compte d'un exploitant personne morale.

Le gestionnaire de transport exerce une fonction dirigeante sur base des statuts de la personne morale ou dispose d'un mandat spécifique de l'exploitant, dont les limites sont déterminées par le Gouvernement ;

11° « le chauffeur » : la personne physique qui effectue la prestation de service de transport rémunéré ;

12° « le véhicule de petite capacité » : tout véhicule, de quatre roues maximum, motorisé ou non, pouvant contenir un maximum de 9 personnes, en ce compris le chauffeur, et destiné

exclusivement au transport rémunéré de personnes par route, excepté les véhicules réglementés par le Code wallon de l'action sociale et de la santé ;

13° « le trajet intra-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont l'endroit de départ et l'endroit d'arrivée du client se situent en Région wallonne ;

14° « le trajet inter-régional » : tout déplacement de personnes sur un itinéraire dont une partie, soit l'endroit de départ du client, soit l'endroit d'arrivée du client, se situe en Région wallonne ;

15° « la licence d'exploitation » : l'autorisation d'exercer un service de taxis, délivrée par la commune pour chaque véhicule affecté à ce service ;

16° « l'autorisation d'exploiter » : l'autorisation d'exercer un service de transport à finalité spéciale, délivrée par le Gouvernement pour chaque véhicule affecté à ce service ;

17° « l'administration » : le service désigné par le Gouvernement.

18° « Code de la route » : Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

19° « Taximètre » : Instrument de mesure soumis à l'Arrêté royal du 28 septembre 2010 relatif à l'installation et à la délégation des opérations de vérification périodique des taximètres.

Art. 2.

Le présent décret s'applique aux services de transport rémunéré de personnes par route suivants :

1° le service de taxi ;

2° le service de transport à finalité spéciale ;

3° le service de transport à finalité sociale.

Art. 3.

Il est créé une Commission des services de transport rémunéré de personnes par route et des sous-commissions thématiques qui se réunissent à la demande du Ministre qui a les transports dans ses attributions

Le Gouvernement précise les missions et détermine les modalités de fonctionnement, ainsi que la composition de la Commission et des sous-commissions thématiques visées à l'alinéa 1^{er}.

TITRE 2. L'accès à la profession

Art. 4.

§ 1^{er}. Pour devenir exploitant d'un service de taxis ou d'un service de transport à finalité spéciale sur le territoire de la Région wallonne, toute personne obtient préalablement un certificat d'accès à la profession délivré par le Gouvernement.

§ 2. Pour obtenir un certificat d'accès à la profession, le demandeur répond aux conditions suivantes :

1° avoir un établissement stable et effectif sur le territoire de la Région wallonne ;

2° justifier de sa moralité ;

3° démontrer le respect de ses obligations fiscales et sociales ;

4° justifier de sa qualification professionnelle ;

5° justifier de sa solvabilité.

Les éléments visés à l'alinéa 1^{er} sont précisés par le Gouvernement.

En ce qui concerne l'alinéa 1^{er}, 4°, la qualification professionnelle est établie par une attestation de validité de compétence délivrée suivant la procédure fixée par le Gouvernement et pour laquelle une participation financière n'excédant pas cinquante euros peut être réclamée.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant la fluctuation de l'indice des prix à la consommation.

Lorsque le demandeur est une personne morale, les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 2° et 4° sont remplies par le gestionnaire de transport et les conditions visées à l'alinéa 1^{er}, 3° et 5° sont remplies tant par la personne morale que par le gestionnaire de transport.

§3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de certificat d'accès à la profession et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme du certificat d'accès à la profession et les mentions qui y figurent.

Art. 5.

§ 1^{er}. Le certificat d'accès à la profession est valable cinq ans, renouvelables pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement et détermine sa forme et son contenu.

§ 2. Le renouvellement du certificat d'accès à la profession est refusé à l'exploitant dans les conditions suivantes :

1° il ne répond plus aux conditions fixées à l'article 4, § 2 ;

2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci ;

3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur la base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§ 3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité du certificat d'accès à la profession. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, le certificat peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre et la manière de procéder.

§ 4. L'exploitant collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'accès à la profession et lors de toute interpellation sous peine de se voir suspendre ou retirer son certificat d'accès à la profession.

Art. 6.

L'exploitant informe l'administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'accès à la profession et pendant toute la durée de l'exploitation.

Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'administration.

Art. 7.

Le certificat d'accès à la profession est retiré ou suspendu pour les motifs fixés à l'article 5, § 2, 1° et 2°, par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

TITRE 3 : L'agrément du service d'intermédiation électronique

Art. 8.

§ 1^{er}. Le service d'intermédiation électronique est agréé par le Gouvernement.

§ 2. Pour obtenir l'agrément, l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique répond aux conditions suivantes :

1° il est constitué conformément à la législation d'un État membre de l'Espace économique européen ou à la législation d'un État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international ;

2° il a une unité d'établissement en Belgique, si cette condition n'est pas remplie au moment de l'introduction de la demande d'agrément, s'engager à l'avoir remplie au plus tard la veille du premier jour de mise à disposition du public de sa plateforme de réservation.

3° il dispose d'un numéro d'entreprise attribué par la Banque carrefour des entreprises, pour l'activité d'intermédiation, ou d'un numéro d'identification pour la TVA dans l'État membre de l'Espace économique européen ou dans l'État dont les entreprises sont traitées en Belgique comme des entreprises belges en application d'un accord international ;

4° il respecte le présent décret, les arrêtés pris en exécution de celui-ci et toute autre réglementation en la matière ;

5° il respecte l'obligation de transparence en matière sociale, fiscale et opérationnelle ;

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

§ 3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et détermine sa forme et son contenu.

Il détermine la forme de l'agrément et les mentions qui y figurent.

Art. 9.

§ 1^{er}. L'agrément est valable cinq ans, renouvelable pour la même durée.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement.

§ 2. Le renouvellement de l'agrément est refusé à l'opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique dans les conditions suivantes :

1° il ne remplit plus les conditions fixées à l'article 8, § 2 ;

2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret, des arrêtés pris en exécution de celui-ci ou de toute autre réglementation en la matière ;

3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle ;

4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§ 3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

Le Gouvernement détermine les modalités et les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

§4. L'opérateur collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification des conditions d'agrément et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre son agrément.

Art. 10.

L'opérateur informe l'administration de tout changement relatif à sa situation et celle de la plateforme électronique qu'il gère depuis l'introduction de sa demande d'agrément et pendant toute la durée de validité de celui-ci. Le Gouvernement détermine les moyens par lesquels l'exploitant informe l'administration.

Art. 11.

L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés à l'article 9, § 2, 1° à 4° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

TITRE 4. Les services de taxis

Chapitre 1^{er}.-Dispositions communes

Section 1^{ère}. Principes

Art.12.

§ 1^{er} Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune conformément au chapitre 2 ou de tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de taxi autorisé dans une autre région,

aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

§ 2. Si l'exploitant effectue un trajet intra-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une licence d'exploitation délivrée par la commune du point de départ ou du point d'arrivée de la course.

Art. 13.

Le véhicule sous licence est affecté soit à un service de taxi de station, soit à un service de taxi de rue.

§1 l'exploitant qui utilise un véhicule pourvu d'un taximètre, ou d'un autre équipement agréé par le Gouvernement qui remplit les mêmes fonctions, affecte exclusivement ce véhicule au service de taxi de station.

Le Gouvernement précise les modalités de réservation de la course.

§2 l'exploitant qui utilise exclusivement un service d'intermédiation électronique agréé sur la base des dispositions du Titre 3 affecte exclusivement son véhicule au service de taxi de rue

Le Gouvernement précise les conditions d'agrément du système alternatif au taximètre visé à l'alinéa 1^{er}, 1^o.

Art. 14.

§ 1^{er}. La commune délivre les licences d'exploitation justifiant de l'utilité publique du service.

§ 2. Le nombre maximum de licences à délivrer par commune est fixé par le Gouvernement.

Ce nombre est réexaminé annuellement par la Commission prévue à l'article 3 selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

Toute licence délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} est annulée par le Gouvernement conformément à l'article 19, § 3.

Par exception, une licence peut être délivrée au-delà de la limite visée à l'alinéa 1^{er} selon les règles fixées par le Gouvernement.

Art. 15.

Tout exploitant autorisé par le collège à exploiter un service de taxis de station est autorisé à faire occuper, par ses véhicules :

- a) n'importe quel point de stationnement réservé aux taxis situé sur la voie publique de la commune et qui est inoccupé, ou ;

- b) tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont il est propriétaire ou dont il a la jouissance ;
- c) tout autre endroit ouvert au public sur le territoire de la commune moyennant accord du gestionnaire de la voirie.

En aucun cas, le nombre de véhicules présents à un point de stationnement situé sur la voie publique ne peut dépasser le nombre d'emplacements qui y sont prévus.

Art. 16.

Les taxis de rue en service ne stationnent pas sur les emplacements réservés et marqué du sigle « taxi ».

Les chauffeurs de taxis de rue en service ne peuvent pas stationner leur véhicule ou faire des allers-retours avec celui-ci à moins de cent mètres d'un emplacement de stationnement réservé aux taxis, sauf dans le cadre d'une course commandée.

Art. 17.

Le Gouvernement détermine les modalités tarifaires affectées à un service de taxis.

Chapitre 2. De la licence d'exploitation

Section 1^{ère}. De la demande de licence d'exploitation

Art. 18.

Le demandeur adresse une demande de licence d'exploitation au collège communal de la commune concernée.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de licence d'exploitation, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 19.

§ 1^{er}. Le collège communal, ou son délégué, délivre la licence d'exploitation.

La commune peut déterminer, dans les limites fixées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation.

§ 2. La commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement, selon les modalités qu'il détermine.

§ 3. Le Gouvernement peut annuler, tout ou partie de l'acte octroyant la licence d'exploitation lorsque la commune n'a pas respecté les dispositions du présent décret, spécialement l'article 14, les arrêtés pris en exécution de celui-ci ou toute autre réglementation en la matière.

La procédure d'annulation est fixée par le Gouvernement.

Art. 20.

La licence d'exploitation comporte les mentions suivantes :

- 1° les éléments permettant d'identifier le véhicule ;
- 2° la commune d'exploitation ;
- 3° le type de service de taxi ;
- 4° la durée de la licence d'exploitation ;
- 5° l'identité de l'exploitant.

Le Gouvernement peut préciser et compléter ces éléments.

Art. 21.

§ 1^{er}. Le Collège communal ou son délégué refuse de délivrer la licence d'exploitation dans les conditions suivantes au candidat exploitant ou à l'exploitant, selon les modalités fixées par le Gouvernement :

- 1° il ne dispose pas/plus de l'accès à la profession visé à l'article 4 ;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci ;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle ;
- 4° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable ;
- 5° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par la commune.
- 6° le véhicule ne respecte pas les conditions prévues par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Section 2. De la durée de la licence d'exploitation

Art. 22.

La durée de la licence d'exploitation est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule, déterminée par le Gouvernement.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, la licence peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières ayant un caractère provisoire, inscrites dans la licence d'exploitation, le justifient.

Art. 23.

Au terme de la licence d'exploitation, l'exploitant est prioritaire pour l'obtention d'une nouvelle licence dans le cadre du même service, pour autant :

1° qu'il introduise sa demande de renouvellement au plus tard dans un délai de deux mois à dater de l'expiration de la licence d'exploitation ;

2° qu'il ne fasse pas l'objet d'un des motifs de refus visés à l'article 21 ;

La demande de renouvellement s'effectue selon les modalités visées à la section 1^{ère}.

À défaut de priorité, les demandes de licences sont traitées dans l'ordre de leur inscription sur une liste d'attente dressée par la commune, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement.

Section 3. De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Art. 24.

§ 1^{er}. Dans les limites fixées par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une licence en vue de disposer d'un véhicule de réserve dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

§ 2. Le véhicule de réserve est exclusivement utilisé en cas d'indisponibilité d'un véhicule sous licence pour assurer le service auquel le véhicule qu'il remplace est affecté et pour la durée de cette indisponibilité.

§ 3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande, la forme de celle-ci et son contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de réserve.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

§ 4. La durée de la licence est fixée conformément à l'article 22, alinéa 1^{er}.

Section 4. De la demande d'une licence temporaire

Art. 25.

§ 1^{er}. L'exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique, peut, moyennant autorisation du collège communal, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration au collège ou à son délégué par voie électronique suffit.

§ 2. La licence temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule sous licence, qui ne dépasse pas une période de trois mois, et pour assurer le service auquel ce véhicule est affecté.

§ 3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande de licence temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Il est au moins équipé pour assurer un service de taxi de station ou de taxi de rue auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Section 5. Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Art. 26.

§ 1^{er}. La licence d'exploitation est personnelle et incessible.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, moyennant autorisation du collège communal et approbation du Gouvernement :

1° le conjoint, le cohabitant légal, les parents ou alliés jusqu'au deuxième degré peuvent, en cas de décès ou d'incapacité permanente de l'exploitant, se voir transférer une ou plusieurs de ses licences d'exploitation, dans les mêmes conditions, s'ils disposent d'un certificat d'accès à la profession et remplissent les obligations qui s'imposent à l'exploitant en vertu du présent décret ou de ses arrêtés d'exécution ;

2° l'exploitant personne physique peut céder une ou plusieurs licences à la personne morale qu'il crée aux conditions suivantes :

- a) il n'est pas associé minoritaire au sein de cette personne morale ;
- b) il devient gestionnaire de transport de cette personne morale pendant trois ans au moins ;
- c) la personne morale respecte les obligations fixées par le présent décret et ses arrêtés d'exécution.

3° l'exploitant qui, après au moins dix années consécutives d'exploitation d'un service de taxi, cesse totalement d'exploiter celui-ci, peut céder une ou plusieurs des licences y associées.

Pour l'application du 1°, au terme de chaque licence, le repreneur peut introduire une nouvelle demande de licence d'exploitation dans le respect de la section 1^{ère}.

Si le délai de trois ans, visé au 2°, b) n'est pas respecté, la cession devient caduque, sauf en cas de décès ou d'incapacité permanente de la personne physique.

Pour l'application du 3°, le cessionnaire dispose d'un certificat d'accès à la profession.

Le 3° n'est pas applicable lorsque la demande de cession s'inscrit dans le cadre d'une mesure de réorganisation judiciaire prononcée par un tribunal ou d'une procédure de faillite.

Le cédant ne peut plus introduire de demandes de licence d'exploitation, ni en son nom personnel ni en sa qualité de gestionnaire de transport, auprès de la commune qui lui a octroyé les licences cédées pendant les dix années qui suivent la cession ;

§ 3. Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de cession d'une licence d'exploitation, ainsi que la forme et le contenu de la demande.

Art. 27.

La licence d'exploitation et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de taxis ne sont pas mis en location, sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule sous licence est momentanément indisponible conformément à l'article 25.

Section 6. Des recours

Art. 28.

La décision de refus de la délivrance d'une licence d'exploitation, peut faire l'objet d'un recours du demandeur auprès du Gouvernement.

L'absence de décision de la commune dans les trois mois de l'introduction d'une demande introduite en vertu du présent chapitre est assimilée à une décision de refus.

Le recours visé à l'alinéa 1^{er} est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision de refus visée à l'alinéa 1^{er} ou dans les quinze jours suivant l'expiration du délai de trois mois, visé à l'alinéa 2, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Section 7. De la suspension et du retrait

Art. 29.

§ 1^{er}. Par décision du collège communal, la licence d'exploitation est retirée ou suspendue dans les cas suivants :

1° pour un des motifs énoncés à l'article 21, § 1^{er}, 1° à 4°

2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ;

3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§ 2. La décision de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par l'exploitant.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Section 8. De la taxe

Art. 30.

La licence peut donner lieu, par la commune compétente pour la délivrance de la licence d'exploitation, à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant et au prorata du début de l'exploitation.

Le montant déterminé par la commune compétente est identique pour tous les services de taxi.
La commune perçoit la taxe dans les limites et conditions arrêtées par le Gouvernement.

Le montant est fixé à cinq cents euros maximum par licence.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

La suspension ou le retrait d'une licence ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement de la taxe.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception de la taxe.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Art. 31.

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement, dans les limites du présent décret.

Lorsque la licence d'exploitation est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 32.

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 33.

§ 1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le collège, ou son délégué, dont les conditions, les modalités d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par le Gouvernement sur la base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§ 2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle ;
- 2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci ;
- 3° il ne respecte pas le règlement communal relatif aux services de taxis qui lui est applicable ;

4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par la commune ;

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§ 3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc.

§ 4. Par décision du collège communal, le certificat de capacité peut être retiré ou suspendu pour les motifs visés au paragraphe 2, 1° à 3°.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

§ 5. La décision de refus de revalidation, de retrait ou de suspension peut faire l'objet d'un recours auprès du Gouvernement par le chauffeur.

Le recours est suspensif et est introduit, sous peine d'irrecevabilité, dans les quinze jours de la notification de la décision, selon les modalités fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement statue dans les trois mois de la réception du recours.

Art. 34.

§ 1^{er}. Les chauffeurs de taxi de station et les chauffeurs de taxi de rue, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de taxi de station et de taxi de rue.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention " usage privé " dont le modèle est déterminé par le Gouvernement.

§ 2. Les données relatives aux déplacements du véhicule donnent lieu à un enregistrement électronique automatique dans une installation qui se trouve à bord du véhicule ou tout autre moyen permettant la récupération de ces données par les services du Gouvernement.

Ces données sont immédiatement disponibles sur requête d'un agent des services de police ou des services du Gouvernement.

Le Gouvernement précise les conditions d'enregistrement et de traitement des données visées à l'alinéa 1^{er}.

Art. 35.

Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives au véhicule, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système permettant de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art. 36.

Le véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme, selon qu'il est affecté à un service de taxi de station ou à un service de taxi de rue.

Le véhicule affecté à un service de taxi de rue ne porte pas de signe extérieur caractérisant ou rappelant le véhicule affecté à l'exploitation d'un service de taxi de station tel que taximètre, voyant lumineux ou mention.

Art. 37.

Les communes peuvent fixer, par règlement, des conditions particulières aux conditions générales d'exploitation déterminées par et en vertu du présent chapitre.

Les communes font approuver, par le Gouvernement, le règlement visé à l'alinéa 1^{er} ainsi que toute modification apportée, dans les conditions qu'il détermine.

Le Gouvernement fixe la procédure d'approbation.

TITRE 5. Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1^{er}. Des finalités spéciales

Art. 38.

§ 1^{er}. Dans les limites autorisées par le Gouvernement, l'exploitant choisit une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation dans le cadre du service de transport à finalité spéciale.

§ 2. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement.

Les catégories de destinations ou de personnes suivantes constituent notamment une finalité spéciale :

1° le transport à destination de cérémonies ;

2° le transport dans le cadre d'organisations événementielles ;

3° le transport depuis et vers l'aéroport ;

4° le transport à destination d'entreprises ;

5° le transport scolaire ;

6° le transport de personnes à mobilité réduite ;

7° le transport collectif en complémentarité avec les services réguliers de transports publics de personnes ;

8° le transport de personnes ne nécessitant pas de surveillance, effectué depuis ou vers un établissement hospitalier, un établissement pour aînés, une institution de soins ou un prestataire de soins.

Le Gouvernement peut prévoir d'autres finalités spéciales.

Le Gouvernement peut déterminer les modalités d'exercice spécifiques à certaines finalités spéciales.

§ 3. Le choix des finalités spéciales, leur modification ou l'ajout d'une nouvelle finalité spéciale par l'exploitant, sont autorisés par le Gouvernement conformément aux critères qu'il fixe.

Art. 39.

Le véhicule stationne et circule librement sur la voie publique ou sur une voie privée accessible au public uniquement lorsqu'il est en service et qu'il exécute une commande attestant d'une finalité spéciale.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les modalités de la commande et les mentions devant figurer dans le contrat.

S'il n'est pas en service, le véhicule est exclusivement stationné sur tout lieu de stationnement non situé sur la voie publique dont l'exploitant est propriétaire ou dont il a la jouissance.

Art. 40.

Le transport à finalité spéciale est encadré par les modalités tarifaires déterminées par le Gouvernement.

Le Gouvernement peut prévoir des modalités de subventionnement pour certaines finalités spéciales.

Art. 41.

L'exploitant dispose, pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre d'un trajet intra-régional, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement conformément au chapitre 2 du présent titre.

Si l'exploitant effectue un trajet inter-régional, il dispose, pour chaque véhicule, d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale délivrée par le Gouvernement ou tout autre document similaire valablement délivré par une autorité publique.

Hormis les cas prévus par un accord de coopération visé par l'article 92bis, §2, c) de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 08 août 1980, au cours d'une course effectuée sur le territoire de la Région wallonne par un service de transport à finalité spéciale autorisé dans une autre région, aucune personne ne peut monter à bord sur le territoire de la Région wallonne, sauf si la course a été commandée.

Chapitre 2. De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{ère}. De la demande d'autorisation d'exploiter

Art 42.

L'exploitant adresse toute demande d'autorisation d'exploiter au Gouvernement.

Si l'exploitant est une personne morale, la demande est introduite par le gestionnaire de transport.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter, la forme de celle-ci et les mentions et annexes qui y figurent.

Art. 43.

Le Gouvernement délivre l'autorisation d'exploiter sur base des conditions qu'il détermine, dans les limites du présent décret.

Art. 44.

L'autorisation d'exploiter comporte les mentions suivantes :

1° les éléments permettant d'identifier le véhicule ;

2° la ou les finalité(s) spéciale(s) auquel le véhicule est affecté ;

3° la durée de l'autorisation ;

4° l'identité de l'exploitant ;

Le Gouvernement précise et complète ces éléments.

Art. 45.

§ 1^{er}. L'autorisation d'exploiter est refusée au candidat exploitant ou à l'exploitant dans les conditions suivantes :

1° il ne dispose plus de l'accès à la profession ;

2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci ;

3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle ;

4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§ 2. L'autorisation d'exploiter est refusée pour tout véhicule qui ne respecte pas les conditions imposées par le présent décret ou ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement fixe la procédure dans le cadre d'une décision de refus d'autorisation d'exploiter.

Section 2. De la durée de l'autorisation d'exploiter

Art. 46.

La durée de l'autorisation d'exploiter est fixée en fonction de la limite d'âge autorisée du véhicule déterminée par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise ces éléments.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er} et dans les limites fixées par le Gouvernement, l'autorisation peut être accordée pour un terme inférieur si des circonstances particulières, inscrites dans l'autorisation d'exploiter, le justifient.

Section 3. De la demande d'une autorisation temporaire

Art. 47.

§ 1^{er}. L'exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible en raison d'une immobilisation, telle que la survenance d'un accident, une panne mécanique, un vol ou une maintenance technique peut, moyennant autorisation du Gouvernement, assurer son service avec un véhicule de remplacement.

Par dérogation à l'article 1^{er}, 9°, l'exploitant peut ne pas être propriétaire du véhicule de remplacement ou ne pas en avoir la disposition à long terme.

Si l'indisponibilité du véhicule ne dépasse pas un délai de quinze jours, une simple déclaration suffit.

§ 2. L'autorisation temporaire est accordée uniquement pendant la durée de l'indisponibilité du véhicule autorisé, qui ne dépasse pas une période de trois mois et pour assurer la ou les finalité(s) auxquelles ce véhicule est affecté.

§ 3. Le Gouvernement fixe les procédures d'introduction et d'instruction de la demande d'autorisation temporaire et de la déclaration, la forme de celles-ci et leur contenu, ainsi que les exigences auxquelles répond le véhicule de remplacement.

Section 4. Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Art. 48.

L'autorisation d'exploiter liée au véhicule est personnelle, indivisible et incessible.

Art. 49.

L'autorisation d'exploiter et le véhicule utilisé dans le cadre d'un service de transport à finalité spéciale ne sont pas mis en location sous quelque forme que ce soit.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le véhicule peut être mis en location uniquement au profit d'un autre exploitant dont le véhicule autorisé est momentanément indisponible conformément à l'article 47.

Section 5. De la suspension et du retrait

Art. 50.

Par décision du Gouvernement, l'autorisation d'exploiter est retirée ou suspendue dans les conditions suivantes :

1° pour un des motifs visés à l'article 45, § 1^{er}, 1° à 3° et § 2, alinéa 1^{er} ;

2° en cas de constat de défaut d'assurances du véhicule conformément à réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ;

3° en cas de constat de non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Section 6. De la taxe

Art. 51.

L'autorisation donne lieu à la perception d'une taxe annuelle à charge de l'exploitant.

Le Gouvernement perçoit la taxe, dans les limites et conditions qu'il arrête.

Le montant est fixé à deux cent cinquante euros maximum par autorisation.

Ce montant peut être adapté par le Gouvernement suivant les fluctuations de l'indice des prix à la consommation.

La suspension ou le retrait d'une autorisation ou la mise hors service d'un véhicule pour quelque raison que ce soit ne donne pas lieu à un remboursement de la taxe.

L'introduction d'une plainte ne dispense pas de la perception de la taxe.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Art. 52.

Les conditions d'exploitation relatives aux exploitants, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Lorsque l'autorisation d'exploiter est délivrée à une personne morale, les conditions mises à charge de la personne physique sont remplies par le gestionnaire de transport.

Art. 53.

Les exploitants veillent au respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 54.

§ 1^{er}. Le chauffeur dispose d'un certificat de capacité délivré par le Gouvernement dont les modalités et conditions d'octroi, la forme et les mentions sont fixées par celui-ci sur base des exigences de moralité et de qualification professionnelle qu'il détermine.

§ 2. Le certificat de capacité est revalidé chaque année, dans les conditions fixées par le Gouvernement.

La revalidation du certificat de capacité est refusée au chauffeur dans les conditions suivantes :

1° il ne répond plus aux conditions de moralité et de qualification professionnelle ;

2° il ne respecte pas le présent décret ou les arrêtés pris en exécution de celui-ci ;

3° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation adressée par l'administration ;

Le Gouvernement fixe la procédure de revalidation et de refus de revalidation du certificat de capacité.

§ 3. Si le chauffeur, titulaire d'un certificat de capacité, ne respecte plus les conditions liées à sa délivrance, ou si le certificat de capacité est périmé, celui-ci devient automatiquement caduc.

§ 4. Par décision du Gouvernement le certificat de capacité est retiré ou suspendu pour les motifs énoncés au paragraphe 2, alinéa 2, 1° et 2°.

Le Gouvernement fixe la procédure de retrait et de suspension.

Art. 55.

§ 1^{er}. Les chauffeurs de véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, si l'exploitant les y autorise, peuvent, lorsqu'ils ne sont pas en service, faire usage du véhicule à des fins privées. La charge de la preuve de cet usage privé incombe aux chauffeurs.

Le véhicule affecté à un usage privé ne peut porter aucun signe extérieur rappelant les services de transport à finalité spéciale.

Dans l'hypothèse visée à l'alinéa 1^{er}, le chauffeur est tenu de faire figurer, à l'avant droit du pare-brise, la mention " usage privé " dont le modèle est déterminé par le Gouvernement.

§ 2. Le Gouvernement peut rendre applicable l'article 34, §2 à certaines finalités qu'il détermine.

Les autres finalités spéciales répondent à l'utilisation d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

Art. 56.

§ 1^{er}. Une fiche signalétique visible pour la personne effectuant un déplacement et indiquant l'identité du chauffeur, ainsi que les données relatives aux véhicules, conformément aux modalités fixées par le Gouvernement, est affichée à bord du véhicule.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités spéciales de cette obligation.

§ 2. Une copie de la commande visée à l'article 39, alinéa 1^{er} attestant la finalité spéciale visée à l'article 38 se trouve à bord du véhicule.

Le Gouvernement précise les modalités et mentions de ce document.

§ 3. Pour les finalités spéciales désignées par le Gouvernement, le véhicule est équipé d'un système de paiement par voie électronique et d'un système qui permet de fournir une attestation de transport aux personnes ayant effectué un déplacement.

Art 57.

Tout véhicule est équipé d'un signe distinctif, dont le Gouvernement détermine la forme.

Le véhicule ne porte pas de signe extérieur ou intérieur caractérisant ou rappelant les véhicules affectés à l'exploitation d'un service de Taxis de station, tels que taximètre, voyant lumineux ou mentions, ou à l'exploitation d'un service de Taxi de rue.

TITRE 6. Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

Chapitre 1^{er}. Du coût du transport

Art. 58.

Le Gouvernement détermine le coût de l'indemnisation et les modalités de mise en œuvre de celle-ci.

Le Gouvernement peut prévoir les modalités de subventionnement des services de transport à finalité sociale.

Chapitre 2. De l'agrément et de la déclaration

Art. 59.

Pour exercer sur le territoire de la Région wallonne, l'organisme répond aux conditions suivantes :

- 1° il est agréé par le Gouvernement selon les conditions qu'il fixe ;
- 2° il adresse une déclaration d'activité au Gouvernement.

Le Gouvernement détermine les organismes agréés d'office.

Le Gouvernement fixe la procédure d'introduction et d'instruction de la demande d'agrément et de la déclaration et détermine leur forme et contenu.

Art. 60.

L'agrément comporte les mentions suivantes :

- 1° la finalité sociale poursuivie ;
- 2° les conditions tarifaires appliquées ;
- 3° la date d'expiration ;
- 4° l'identité de l'organisme.

Le Gouvernement précise et complète ces éléments et détermine la forme de l'agrément.

Art. 61.

§ 1^{er}. L'agrément et la déclaration sont valables trois ans, renouvelables.

Le Gouvernement fixe les conditions et la procédure d'introduction et d'instruction de la demande de renouvellement de l'agrément et de la déclaration.

§ 2. Le renouvellement est refusé à l'organisme dans les conditions suivantes :

- 1° il ne répond plus aux conditions liées au service de transport à finalité sociale, telles que celles relatives à la délivrance de l'agrément ;
- 2° il ne respecte pas les dispositions du présent décret ou des arrêtés pris en exécution de celui-ci ;
- 3° il ne respecte pas la législation applicable dans le cadre de son activité ;

4° il reste en défaut de paiement des amendes infligées par le fonctionnaire délégué sur base des articles 74 à 77 après un délai de deux mois à l'issue d'une mise en demeure de régularisation lui adressée par l'administration.

§ 3. L'administration peut vérifier à tout moment le respect des conditions de validité de l'agrément et le respect des termes de la déclaration.

Le Gouvernement détermine les délais maximaux dans lesquels l'exploitant se met en ordre. En cas de constat de manquement ou d'irrégularité, l'agrément peut être suspendu ou retiré.

§ 4. L'organisme collabore avec l'administration lors de toute procédure de vérification et lors de toute interpellation sous peine de se voir retirer ou suspendre ses agréments.

Art. 62.

L'organisme informe l'administration de tout changement relatif à sa situation depuis l'introduction de sa demande d'agrément ou de la déclaration et pendant toute leur durée de validité.

Ces éléments sont précisés par le Gouvernement.

Art. 63.

L'agrément peut être retiré ou suspendu pour les motifs énoncés à l'article 61, § 2, 1° à 3° par décision du Gouvernement, selon la procédure qu'il détermine.

Chapitre 3. Des conditions d'exécution des prestations

Art. 64.

Les conditions d'exécution des prestations relatives aux organismes, chauffeurs, véhicules et usagers sont fixées par le Gouvernement dans les limites du présent décret.

Art. 65.

L'organisme veille au respect des conditions d'exécution des prestations relatives aux chauffeurs et aux véhicules.

Art. 66.

Les services à finalité sociale font usage d'une feuille de route dont les mentions et modalités sont fixées par le Gouvernement.

TITRE 7. L'usage mixte

Art. 67.

L'exploitant peut affecter un véhicule disposant d'une licence taxi à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale moyennant autorisation du Gouvernement et respect des conditions y afférentes, et inversement.

Par dérogation à l'article 57, alinéa 2, le véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxi de station, par ailleurs affecté à l'exploitation d'un service de transport à finalité spéciale, peut conserver un taximètre ainsi que les signes distinctifs intérieurs.

TITRE 8. Dispositions relatives aux véhicules plus respectueux de l'environnement et aux véhicules favorisant l'intégration des personnes à mobilité réduite

Art. 68.

Dans les limites et aux conditions arrêtées par le Gouvernement, la taxe visée à l'article 30 et à l'article 51 du présent décret est réduite en faveur :

1° des véhicules qui ne produisent pas ou peu d'émissions polluantes lors de leur utilisation.

2° des véhicules adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite.

TITRE 9. – Plaintes et sanctions

Chapitre 1^{er} – Des plaintes

Art. 69.

Le Gouvernement met en place un service de gestion des plaintes directement accessible au client et en fixe les modalités.

Tout plaignant peut, soit :

1° interpeller l'exploitant ou l'organisme des services visés à l'article 1^{er} ;

2° s'adresser au service visé à l'alinéa 1^{er}.

Art. 70.

Les informations relatives au service de gestion de plainte organisé par le Gouvernement, et le cas échéant, par l'exploitant ou l'organisme, sont affichées dans chaque véhicule, conformément aux exigences fixées par le Gouvernement.

Chapitre 2. Des sanctions

Section 1. Du constat des infractions

Art. 71.

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à constater les infractions commises prévues par ce décret et ses arrêtés d'exécution.

Section 1^{bis}. Des sanctions pénales

Art. 72.

§ 1er. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de cent euros à dix mille euros ou d'une de ces peines seulement :

1° l'exploitant qui met en circulation un véhicule qui ne dispose pas d'une licence d'exploitation ou d'une autorisation d'exploiter ;

2° toute personne qui donne les apparences d'assurer un des services visés à l'article 1^{er}, 1° et 4°, sans détenir la licence ou l'autorisation lui permettant d'exploiter ce type de service ;

3° l'opérateur qui met en place et gère un service d'intermédiation électronique sans disposer d'un agrément sur la base de l'article 8 ;

4° L'organisme qui met en circulation un véhicule sans disposer de l'agrément ou sans avoir déclaré son activité de service de transport à finalité sociale ;

§ 2. Est punie d'une amende de cinquante euros à trois mille euros :

1° la personne qui conduit un véhicule sans détenir le certificat de capacité visé aux articles 33 et 54 ;

2° la personne qui exploite un service de taxis ou un service de transport à finalité spéciale sans avoir souscrit :

- a) à une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ;
- b) à une assurance relative au transport rémunéré de personnes dont les modalités sont fixées par le Gouvernement ;

3° la personne qui organise un service de transport à finalité sociale sans avoir souscrit une assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

§ 3. La saisie du véhicule exploité dans le cadre d'un service visé à l'article 1^{er} peut être ordonnée, sur instruction du parquet, en cas de défaut :

1° de licence d'exploitation, d'autorisation d'exploiter ou d'accès à la profession ;

2° d'assurances visées au paragraphe 2, 2° ;

3° de conformité au contrôle technique dû à un dépassement du délai légal ou à un certificat de visite rouge avec interdiction à la circulation, conformément à la réglementation relative aux conditions techniques auxquelles répondent les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

§ 4. Les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 83, sont applicables aux infractions visées aux paragraphes 1 à 3.

Art. 73.

Le juge peut ordonner la confiscation du véhicule à l'aide duquel l'infraction a été commise.

Si le véhicule appartient à un tiers, le propriétaire est préalablement entendu afin de faire valoir ses moyens de défense.

Section 2. Des sanctions administratives

Art. 74.

À défaut de poursuite pénale, une sanction administrative peut être infligée par le fonctionnaire délégué désigné à cette fin par le Gouvernement.

Art. 75.

§ 1^{er}. La sanction administrative est infligée pour tout manquement au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution.

Le Gouvernement détermine le montant des amendes administratives, ainsi que le délai et les modalités de leur paiement pour les infractions au présent décret ou à ses arrêtés d'exécution en fonction de l'impact potentiel de l'infraction sur l'activité exercée, sur la qualité du service et sur la clientèle.

Elles ne sont pas supérieures à deux mille euros par manquement.

§ 2. Le contrevenant est informé, selon les modalités fixées par le Gouvernement, de la sanction administrative qu'il encourt.

Le contrevenant est invité à faire valoir ses observations selon la procédure fixée par le Gouvernement.

Le Gouvernement fixe les modalités relatives à la notification de la décision d'infliger une amende administrative.

§ 3. Les modalités de recouvrement de l'amende, à défaut de paiement de celle-ci dans les délais fixés par le Gouvernement sont définies par le Gouvernement.

§4. En cas de récidive dans les trois ans du prononcé de la peine de la sanction, le montant de l'amende est doublé.

Art. 76.

Le contrevenant dispose d'un droit de recours contre la décision d'infliger une amende administrative.

À peine de forclusion, ce recours est introduit dans le mois de la notification de la décision, par voie de requête devant le tribunal de police.

Le recours devant le tribunal de police est un recours de pleine juridiction. Il est suspensif. Le jugement du tribunal n'est pas susceptible d'appel.

Art. 77.

Le fonctionnaire délégué peut communiquer le dispositif de sa décision aux autorités communales dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par le présent décret.

Les modalités de cette transmission sont fixées par le Gouvernement.

Section 3. De la saisie des documents d'autorisation

Art. 78.

Les agents ou fonctionnaires de police et les inspecteurs de l'administration au sens de l'article 1^{er} du décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne sont habilités à saisir à tout moment la licence d'exploitation ou l'autorisation d'exploiter en cas de constat de :

1° défaut d'assurances du véhicule visées à l'article 72, §2, 2° ;

2° non-conformité du véhicule au regard des exigences du contrôle technique visée à l'article 72, §3, 3°.

Ces documents sont aussitôt remis à l'administration.

Les modalités et la procédure de conservation et de restitution de ces documents sont fixées par le Gouvernement.

TITRE 10. Traitement des données à caractère personnel

Art. 79.

§ 1^{er}. L'administration établit et gère un fichier central des données relatives aux exploitants, aux gestionnaires de transport, aux chauffeurs, aux opérateurs de plateforme d'intermédiation électronique et aux organismes agréés par le Gouvernement.

Ce fichier comprend les informations suivantes :

1° les données suivantes relatives à l'exploitant :

- a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale ;
- b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise ;
- c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités d'établissement ;
- d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ;
- e) les données relatives aux conditions de moralité, solvabilité et capacité professionnelles visées à l'article 4 ;
- f) le statut social ;
- g) l'identité et le statut social du/des chauffeur(s) conduisant le/les véhicules de l'exploitant ;

2° les données suivantes relatives au chauffeur :

- a) les noms et prénoms, numéro de registre national et adresse du domicile ;
- b) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ;
- c) les données relatives aux conditions de moralité visées à aux l'articles 33 et 54 ;
- d) le numéro de permis de conduire ;
- e) la date de validité du permis de conduire et du certificat d'aptitude médicale ;
- f) le statut social ;
- g) le régime de travail ;

3° les données suivantes relatives aux services d'intermédiation électroniques :

- a) les noms et prénoms et/ou dénomination sociale ;
- b) le numéro de registre national et/ou d'entreprise ;
- c) l'adresse du siège d'exploitation et, le cas échéant, de l'unité ou des unités

d'établissement ;

d) un numéro de téléphone et une adresse de messagerie électronique de contact ;

e) les données relatives aux conditions visées à l'article 8 ;

4° les données suivantes relatives aux courses prestées par les services de taxis et par certains service de transport à finalité spéciale déterminés par le Gouvernement :

a) les données relatives à l'identification de l'exploitant visées au 1°, a) à c) ;

b) les données relatives à l'identification du chauffeur visées au 2°, a) ;

c) la plaque d'immatriculation du véhicule ;

d) la date ;

e) les données de localisation du point de départ et d'arrivée ;

f) les heures de départ et d'arrivée ;

g) le numéro unique de la course ;

h) le prix final de la course ;

i) la distance de la course ;

5° les données relatives au service quotidien du véhicule :

a) les dates et heures de début et de fin du service ;

b) les heures de début et de fin des périodes de pause prises pendant la durée du service ;

c) le nombre de courses effectuées ;

d) la distance totale parcourue et, au sein de celle-ci, la distance parcourue avec des usagers à bord ;

6° les données suivantes relatives au véhicule exploité dans le cadre d'un service de taxis et par certains service de transport à finalité spéciale déterminés par le Gouvernement:

a) la plaque d'immatriculation ;

b) les données relatives au contrôle technique ;

c) les données relatives au titre de propriété du véhicule.

Art. 79 bis. Les données listées à l'article 79 sont collectées et traitées en vue de :

1° permettre une gestion administrative efficace des procédures d'octroi et de renouvellement d'autorisation, de licence, d'agrément et de déclaration, d'octroi du certificat de capacité, d'enregistrement du véhicule mises en place par le présent décret ;

2° contrôler le respect des dispositions relatives :

a) aux conditions d'octroi et d'exploitation, de renouvellement, de suspension, du retrait de l'autorisation d'exploiter et de la licence d'exploitation ;

b) aux conditions d'octroi et d'exploitation de renouvellement, de suspension, du retrait de l'agrément du service d'intermédiation électronique ;

c) aux conditions d'octroi, de suspension et de retrait du certificat de capacité, et aux exigences imposées aux chauffeurs ;

d) aux exigences imposées aux véhicules ;

e) à la mise à disposition du véhicule ;

f) aux tarifs applicables ;

3° partager les données relatives aux véhicules exploités dans le cadre d'un service de taxis, aux exploitants et aux certificats de capacité entre les services publics wallons et fédéraux compétents, les services publics compétents des autres Régions, la police.

Art. 79 ter.

§ 1er. L'Administration est le responsable du traitement au sens de l'article 4, 7), du règlement 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

§ 2. Le Gouvernement détermine à quelles données de la base de données peuvent avoir accès, les exploitants, les chauffeurs, la police, les services publics fédéraux et les services publics chargés de la gestion administrative et du contrôle des services de transport rémunéré de personnes, ainsi que les conditions et les modalités techniques de cet accès.

L'accès visé à l'alinéa 1er est strictement limité aux informations personnelles de la personne qui sollicite l'accès ou, si la demanderesse est une autorité publique, à ce qui lui est nécessaire à l'exercice de ses compétences.

Art. 80.

§ 1er. L'Administration publie sur internet la liste des exploitants d'un service de transport rémunéré accompagnée des données suivantes relatives aux autorisations qui ont été délivrées à ces exploitants :

- 1° le nom ou la dénomination de l'exploitant ;
- 2° l'adresse du siège d'exploitation ;
- 3° le modèle, le numéro d'immatriculation et le numéro d'enregistrement des véhicules ;
- 4° si l'exploitant dispose de véhicules adaptés à certains besoins spécifiques des clients eux-mêmes ou de ce qu'ils transportent, le(s) type(s) de besoins au(x)quel(s) ces véhicules sont adaptés ;
- 5° la durée de validité de l'autorisation.

§ 2. Les données visées au paragraphe 1er sont publiées afin de renforcer le contrôle du respect des dispositions de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution.

TITRE 11. Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1er. Dispositions abrogatoires

Art. 81.

Sont abrogés :

1° le décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;

2° l'arrêté ministériel du 25 juin 1975 fixant les périmètres pour le transport par taxis.

Chapitre 2. Dispositions transitoires

Art. 82.

§ 1^{er}. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 demande une licence d'exploitation pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de taxis sans autorisation.

§ 2. Tout exploitant, personne physique ou morale, titulaire d'une autorisation d'exploiter un service de location de voitures avec chauffeur ou de taxis collectifs sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 demande une autorisation d'exploiter pour chaque véhicule qu'il souhaite mettre en service en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les autorisations délivrées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'exploitant est présumé exploiter un service de transport à finalité spéciale sans autorisation.

§ 3. Tout organisme, titulaire d'un agrément ou ayant déclaré son activité de transport d'intérêt général sous l'empire du décret du 18 octobre 2007, demande l'agrément ou fait sa déclaration en vertu du présent décret dans l'année de son entrée en vigueur.

Passé ce délai, les agréments délivrés et déclarations effectuées en vertu du décret du 18 octobre 2007 deviennent automatiquement caduques et l'organisme est présumé effectuer un service de transport à finalité sociale sans agrément ou déclaration.

Art. 83.

À condition que l'exploitant ait introduit sa demande conformément à l'article 82, la licence qui lui a été accordée en vertu du décret du 18 octobre 2007 reste valable et ce jusqu'à ce que l'administration ait statué sur l'obtention de la demande de nouvelle licence.

Art. 84.

Le Gouvernement fixe les mesures transitoires en ce qui concerne les certificats de capacité visés aux articles 33 et 54.

Chapitre 3. Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne

Art. 85.

A l'article 1^{er} les modifications suivantes sont apportées :

Les mots « services de taxis et de location de voiture avec chauffeur » sont remplacés par les mots suivants « services de taxis, service de transport à finalité spéciale et service de transport à finalité sociale ».

Chapitre 4. Dispositions finales

Art. 86.

Le présent décret entre en vigueur à la date fixée par le Gouvernement ou au plus tard le X.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au Moniteur belge.

Namur, le

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe HENRY



COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I. Champ d'application et Définitions

Article 1

1°, 2° et 3°

Sont intégrées dans la catégorie la plus large des « services de taxi », à la fois les services de taxi dits « classiques », identifiés dans le cadre du Décret sous l'appellation « Taxi de station », et les services de taxi ayant recours uniquement à des « services d'intermédiation électronique de transport (que l'on qualifie aujourd'hui de taxis « *Uber* » ou « voiture avec chauffeur ») identifiés dans le cadre du Décret sous l'appellation de « Taxi de rue ».

La catégorie « service de taxi » regroupe sous la même coupole les « Taxi de station » et les « Taxi de rue » afin de matérialiser la volonté de réguler ce secteur d'activités de manière plus globale et d'ainsi reconnaître les similitudes qui existent entre ces deux types de services en les soumettant à un cadre légal et réglementaire en partie commun. Bien que soucieux d'assurer enfin une concurrence loyale entre ces derniers, le Décret veille cependant à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus. Des régimes distincts ont dès lors été maintenus au regard de leurs spécificités afin de ne pas les discriminer.

Parmi leurs similitudes, l'on relèvera essentiellement le caractère général de leur finalité ce qui permet de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale », qui impose à son exploitant de choisir à l'avance une série de catégorie de destinations qu'il desservira, et du « service de transport à finalité sociale » qui comme son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible.

La caractéristique commune de cette nouvelle catégorie, et qui justifie leur rapprochement, est donc la liberté de la destination choisie par le client et une ouverture à tout le public.

Si jusqu'à aujourd'hui un véhicule affecté à un « service de taxi » devait impérativement disposer d'un taximètre, il semble que cette obligation ne corresponde plus à la nouvelle réalité du secteur. En effet, d'autres systèmes permettent aujourd'hui de répondre à une sécurité tarifaire pour le client à condition que ceux-ci soient encadrés. C'est la raison pour laquelle les services de cette catégorie peuvent avoir recours à un taximètre, à un système équivalent, ou à une plateforme d'intermédiation électronique.

Ainsi, le service de Taxi de station est caractérisé par la présence d'un taximètre -ou autre équipement similaire- à bord du véhicule pouvant être réservé par n'importe quel moyen (téléphone, plateforme électronique, réservation en ligne ou hélé dans la rue) et s'apparente

dès lors au Taxi classique d'aujourd'hui alors que le second se caractérise par l'utilisation exclusive d'un service d'intermédiation électronique de transport, nouveau concept lui-même défini au 4°.

Les termes Taxi de station et Taxi de rue ont été choisis afin d'harmoniser la législation wallonne avec les législations bruxelloises et flamandes.

4°

Les services à finalité sont, comme leurs noms l'indiquent, des services de transport spécifiques dont la finalité est prédéterminée à l'avance (à savoir, le type de destinataires ou de destinations).

Dans le cadre du « service à finalité spéciale », l'utilisateur choisira donc sa destination dans les limites de(s) la finalité(s) choisie(s) par le service et autorisée(s) par le Gouvernement au préalable. Par exemple, un service de taxi à finalité « aéroport » pourra conduire ses clients vers ou depuis n'importe quel aéroport mais ne pourra pas réaliser de courses sortant de cette catégorie de destination.

Le service à finalité sociale se distingue du service à finalité spéciale en ce qu'il ne peut qu'être organisé par un Organisme, actif dans le secteur social, agréé par le Gouvernement et que les tarifs sont limités à une indemnisation fixée par le Gouvernement. Il s'agit en outre d'un service qui ne peut poursuivre aucun but de lucre contrairement aux deux autres catégories de service organisées par le Décret.

6°

Le « service d'intermédiation électronique de transport » est un service utilisé par certains services de taxi. Les services de taxi « classiques », appelé Taxi de station dans le cadre du Décret (que l'on oppose généralement encore aujourd'hui aux taxis « *Uber* » ou « voiture avec chauffeur »), n'ont pas (encore) pour habitude d'avoir recours à ce type d'intermédiaire pour entrer en contact avec leur clientèle. En effet, les moyens les plus courants de faire usage de ce service de taxi est de le commander en ligne ou par téléphone, de l'héler dans la rue ou encore de le retrouver à un point de stationnement. A l'inverse, les services de taxi style « *Uber* », que l'on appelle *Taxi de rue* dans le cadre du Décret, ont recours à ce type d'intermédiaire de transport qui est un service indépendant du service de transport lui-même.

Ce service intermédiaire met à la disposition des chauffeurs (utilisant un véhicule disposant d'une licence de Taxi de rue) un service d'intermédiation leur permettant de connaître la demande des clients potentiels en temps réel et d'y répondre si leur service est disponible. Ce service intermédiaire permet de faire rencontrer l'offre et la demande à un moment et en un lieu donné et d'annoncer des prix estimatoires fixés par le service d'intermédiation (dans les limites déterminées par le Gouvernement) et sur lesquels ce dernier ponctionnera un pourcentage en échange de son service.

L'« opérateur de la plateforme d'intermédiation électronique » est la personne physique ou morale qui fournit le service d'intermédiation électronique de transport dans les conditions qu'il détermine. L'on notera cependant qu'il sera probablement plus fréquent que cette personne soit une personne morale (le plus souvent une société) qui possède et soit à l'initiative de la mise en place et de la mise à disposition de ce type de service.

9°

La notion d'exploitant est importante en ce qu'elle permet de qualifier la personne qui sera débitrice des obligations propres au nouveau cadre légal instauré par le Décret. Le critère permettant d'identifier cette personne est celui de la propriété du véhicule (ou de sa disposition à long terme). Il en résulte que la personne de l'exploitant pourrait dans certains cas être également celle qui effectue le transport à proprement parler, à savoir le chauffeur dans l'hypothèse où ce dernier exerce son activité pour son propre compte et possède son véhicule.

Les obligations à charge de l'exploitant visent essentiellement la responsabilité de devoir disposer d'un certificat d'accès à la profession et d'une licence d'exploitation (taxis) ou d'une autorisation d'exploiter (service à finalité spéciale) pour chacun des véhicules dont il est propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

L'on entend par « disposition à long terme », une location de longue durée (plus de 12 mois) tels que les contrats de leasing, renting ou encore vente à tempérament.

10°

Le « gestionnaire de transport » est la personne physique qui gère de manière effective et permanente le service de transport rémunéré pour le compte de l'exploitant. Lorsque l'exploitant est une personne morale, il est en effet nécessaire que les obligations qui pèsent sur ce dernier puissent être effectivement et concrètement remplies par l'intermédiaire d'une personne physique, désignée par la personne morale pour gérer le service et répondre des obligations de cette dernière. La question se pose moins lorsque l'exploitant est une personne physique qui a fortiori, travaillant pour son propre compte, veillera à remplir ses obligations elle-même.

11°

Le chauffeur est la personne qui effectue le déplacement soit pour le compte de l'exploitant soit pour son compte à lui comme exploitant.

12°

Cette définition limite le champ d'application de la présente réglementation aux « petits véhicules » de 9 places maximum, chauffeur compris, par opposition aux véhicules de plus grande capacité encadrés par une réglementation spécifique.

Par ailleurs, sont également exclus du présent décret les véhicules relevant du transport médico-sanitaire visés par le Code wallon de l'Action sociale et de la santé du 29 septembre 2011, et plus spécifiquement les véhicules sanitaires légers (VSL) qui tombaient auparavant sous le champ d'application du décret taxis de 2007.

13°, 14°

Dans la mesure où notre pays est divisé en trois régions et que chaque région est habilitée à prendre ses propres dispositions en cette matière, il est utile de distinguer le trajet intra-régional, dont l'itinéraire se situe au sein même de notre région, du trajet inter-régional qui va au-delà des frontières de la région wallonne.

En effet, selon que le trajet est inter ou intra-régional, les règles concernant l'autorité qui délivre l'autorisation sont différentes.

Le point de départ ou d'arrivée, visent le lieu du client et non du chauffeur.

15°, 16°

Par souci de bonne différenciation entre le service de taxis et le service de transport à finalité spéciale, des termes distincts sont utilisés pour qualifier l'accès à l'exercice de tel ou tel service. Ainsi, l'exploitant d'un service de taxis disposera d'une « licence d'exploitation », alors que l'exploitant d'un service de transport à finalité spéciale disposera d'une « autorisation d'exploiter ».

Contrairement aux autorisations délivrées sous l'empire du Décret de 2007 (une autorisation par exploitant pour X véhicules), les licences et autorisations sont délivrées pour chaque véhicule utilisé. Dorénavant, il n'y aura par conséquent plus d'attestation relative au véhicule mais une licence/autorisation par véhicule.

Article 2

Le Décret entend s'appliquer aux services de transport de personnes par route, par opposition au transport de personnes aérien, ferroviaire et maritime ou au transport de choses.

Quel que soit la catégorie de service, le Décret ne vise que le transport rémunéré, c'est-à-dire par le moyen de véhicule de petite capacité, tel que défini par l'article 2,9°.

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de manière à tenir compte de la nouvelle réalité du marché de l'offre et de la demande tout en veillant à leur encadrement tarifaire et qualitatif et également à une transition adéquate avec les anciennes catégories de services.

Cette nouvelle classification des services a donc été pensée sur la base d'un nouveau critère, celui de leur finalité: générale (« services de taxi »), spécifique (« services de transport à finalité spéciale » ou sociale (« services de transport à finalité sociale »).

Article 3

La création d'une Commission des services de transport rémunéré de personnes par route (et des sous-commissions) permet un échange concret et une bonne entente entre l'administration et les différents partenaires tant institutionnels que sociaux. Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités d'exécution et la composition de cette Commission ainsi que ses missions. Notamment, la proposition de la réévaluation annuelle des limitations tarifaires et des nombres de taxis autorisés.

TITRE II. L'accès à la profession

Article 4

L'article 2,6° définit l'exploitant comme étant le propriétaire du véhicule ou la personne qui en a la disposition à long terme et qui est titulaire d'une licence/autorisation d'exploitation pour ce véhicule et du certificat d'accès à la profession.

Le certificat d'accès à la profession est donc l'une des conditions pour pouvoir exploiter dans le cadre d'un service de taxi ou d'un service à finalité spéciale, et a fortiori pour être qualifié d'exploitant au sens du présent Décret. L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera donc en mesure de solliciter les autorisations/licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules qu'il possède et qu'il souhaite mettre en circulation.

Ce certificat permet de garantir la qualité des services proposés, indépendamment de leurs modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité. Il vise ainsi la personne de l'exploitant et complète de la sorte la licence/autorisation d'exploitation, davantage attachée au véhicule. En effet, contrairement à la licence/autorisation qui doit être délivrée pour chaque véhicule (et qui a pour objet entre autres d'identifier sa durée de validité liée à l'âge du véhicule, la zone sur laquelle le véhicule peut circuler, le type de service auquel il est attaché (etc.), l'accès à la profession doit quant à lui être obtenu une fois par chaque exploitant et permet ainsi de garantir une série d'exigences de qualité liées exclusivement à sa personne.

La délivrance de l'accès à la profession est soumise au respect des cinq conditions énoncées dans le Décret :

- établissement stable et effectif en Région wallonne,
- moralité,
- solvabilité,
- respect des obligations sociales et fiscales, et
- qualification professionnelle.

Ces conditions seront précisées par le Gouvernement.

En voici le détail :

- La condition pesant sur l'exploitant d'avoir un « **établissement stable et effectif** » sur le territoire de la Région wallonne est justifiée par la nécessité d'éviter que des personnes établies sur le territoire d'une autre Région et souhaitant exercer leur activité sur le territoire de cette autre Région, c'est-à-dire sans aucune intention de proposer leurs services sur le territoire de la Région wallonne, n'obtiennent d'accès à la profession leur ouvrant ensuite le droit de demander une licence/autorisation d'exploitation. Le fait d'avoir toléré cette « fuite » des licences par le passé au profit de services exercés sur le territoire d'autres Régions fut particulièrement disruptif pour la politique de mobilité de la Région wallonne dès lors que la délivrance des licences y est organisée par zones et dépendantes de quotas spécifiques.

Dans l'état actuel de la législation Régionale wallonne en effet, l'exploitant d'un service de location de voitures avec chauffeur qui a son siège social sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Région flamande est en droit de solliciter et d'obtenir de la Région wallonne une autorisation d'exploitation, alors même qu'il n'a sur le territoire wallon ni son siège social ni un siège d'exploitation et ni aucun établissement stable et effectif. Le Décret de la Région wallonne du 18 octobre 2007 permet qu'il en soit ainsi, puisqu'il n'impose pas formellement une telle obligation au demandeur d'autorisation.

Cette lacune a pour conséquence qu'un exploitant se trouvant dans cette situation et circulant sur le territoire bruxellois entre en infraction avec la législation de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, l'article 16 de l'ordonnance régionale du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur, tel qu'interprété par l'arrêt n° 41/2010 rendu par la Cour constitutionnelle le 29 avril 2010, sanctionne les exploitants qui, ayant leur siège social sur le territoire bruxellois, circulent sur ce dernier, et au départ de celui-ci, sans autorisation ou avec une autorisation délivrée par la Région wallonne. La situation est identique pour le même exploitant circulant cette fois sur le territoire de la Région flamande et au départ de celui-ci.

C'est l'absence dans le Décret du 18 octobre 2007 de tout critère de rattachement au territoire wallon qui permet ainsi à un exploitant n'ayant pas son siège social sur celui-ci, ni un siège d'exploitation, ni un établissement stable et effectif, de solliciter une autorisation de la Région wallonne à la seule fin de circuler, non pas sur le territoire wallon, mais sur le territoire bruxellois ou/et flamand.

Cette possibilité pose question au regard du principe de l'exclusivité des compétences territoriales qui veut que, lorsqu'un législateur régional adopte un Décret ou une ordonnance, il détermine un ou plusieurs critères permettant une localisation de l'objet du Décret ou de l'ordonnance sur le territoire de sa compétence, afin qu'il soit garanti que toute situation concrète soit réglée par un seul législateur.

Certes, dans l'Etat fédéral belge, chaque collectivité fédérée jouit d'une pleine autonomie dans le traitement, notamment législatif, des matières qui lui sont attribuées, par la Constitution ou en vertu de la Constitution. A s'en tenir à cette autonomie, il faut admettre que la Région wallonne peut, en l'occurrence, retenir n'importe quel critère de rattachement.

Toutefois, ce même Etat fédéral est construit sur le principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143, § 1^{er}, de la Constitution. La Cour constitutionnelle considère que ce principe implique l'obligation « *de ne pas perturber l'équilibre de la construction fédérale dans son ensemble* ». Or, dès le moment où les deux autres régions se sont également dotées d'une législation en la matière et où, se basant sur l'existence de ces législations, la Cour constitutionnelle privilégie un critère décisif de rattachement – en l'occurrence le siège social –, la loyauté fédérale encourage, à défaut d'obliger, le

législateur de la Région wallonne à adopter le même critère de rattachement ou, tout au moins, de s'en inspirer.

Afin d'éviter qu'un exploitant installe un siège social ou d'exploitation sur le territoire wallon dans le seul but d'obtenir l'accès à la profession mais sans intention d'y exercer effectivement son activité, la Région wallonne a préféré retenir, comme critère de rattachement, « l'établissement stable et effectif » et non le siège social car seul ce critère permet d'apprécier la réalité des activités d'un exploitant sur le territoire wallon C'est d'ailleurs le critère également retenu par la réglementation européenne en matière de transport par route¹ et dont le présent Décret s'inspire.

Divers critères permettent de déterminer la réalité du lieu d'établissement stable et effectif. La législation européenne retient le plus souvent le lieu où :

- sont conservés les documents d'entreprise ;
- un ou plusieurs véhicules sont immatriculés – détenus en pleine propriété ou location-vente ou location ou crédit-bail
- l'exploitant dirige effectivement et en permanence l'activité relative aux véhicules (équipement administratifs et équipements techniques dans un centre d'exploitation tel qu'un garage) ;
- l'exploitant est inscrit au registre de commerce des sociétés ;
- l'exploitant est soumis à l'impôt sur les revenus ;
- l'exploitant à un numéro de TVA ;
- l'exploitant possède un nombre de véhicules et chauffeurs proportionnés à la taille de l'entreprise ;
- ...

Certains de ces critères n'étant opérant que dans le cadre intra-européen et non intrarégional, tel que l'inscription au registre des sociétés, le numéro de TVA ou l'impôt sur les revenus qui sont régulés au niveau national et non régional.

- La condition relative à la « **moralité** », deuxième condition requise par le certificat d'accès à la profession, vise le fait de pouvoir présenter un certificat de casier judiciaire n'inscrivant pas certaines infractions ou condamnations précisées par le Gouvernement afin d'assurer aux usagers un niveau élevé de sécurité et de qualité conformément aux orientations et axes stratégiques présentés par l'exposé des motifs.
- La condition relative aux « **obligations fiscales et sociales** » est un moyen de contraindre les professionnels de ce secteur d'activité à s'y conformer. Le Décret veille à éviter qu'une personne puisse fournir un service de transport rémunéré malgré sa négligence vis-à-vis de ses obligations légales. Il s'agit d'une des retombées de la politique mise en place par le Décret visant à assurer un encadrement légal plus rigoureux des professionnels de ce secteur d'activité.

¹ Article 5 du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles Communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil.

- La condition relative la « **qualification professionnelle** » est attestée par le biais d'un examen à l'issue d'une formation obligatoire organisée par le Gouvernement et qui veillera à vérifier que le futur exploitant dispose d'une connaissance suffisante des règles en matière de transport rémunéré de personnes par route.

Enfin, reste la condition relative à la « **solvabilité** » de l'exploitant. Il s'agit d'exigences similaires à celles déjà prévues par le précédent Décret et consistant à vérifier qu'il détient bien la propriété du véhicule ou en dispose à long terme, qu'il puisse honorer ses obligations financières telles que le paiement des primes d'assurances pour le transport rémunéré de personnes.

Ces éléments sont davantage précisés par le Gouvernement.

Le Gouvernement déterminera également l'ensemble de la procédure liée à l'accès à la profession ainsi que la forme et le contenu du certificat d'accès à la profession.

Article 5

A l'instar de la réglementation concernant les véhicules de plus grande capacité, le Décret prévoit que l'accès à la profession soit renouvelé tous les 5 ans.

Des motifs de refus de renouvellement sont prévus :

- l'exploitant ne répond plus aux conditions liées à l'accès à la profession,
- l'exploitant ne respecte pas la réglementation qui lui est applicable,
- l'exploitant ne paie pas les amendes qui lui ont été infligées à la suite d'une infraction à la présente réglementation.

Il est important que l'exploitant respecte ses obligations et répare les infractions commises pour pouvoir conserver l'accès à la profession.

Le Gouvernement peut vérifier le respect des conditions relatives à l'accès à la profession à tout moment et pas uniquement au moment du renouvellement. Il invitera l'exploitant à se mettre en ordre dans le délai qu'il détermine.

L'exploitant disposant d'un accès à la profession est tenu de répondre à toute interpellation de l'administration dans le cadre de la vérification du respect des conditions de son accès à la profession.

Article 6

Est visé par « changement relatif à sa situation » le fait par exemple de changer d'établissement ou encore d'avoir une condamnation.

Article 7

Une procédure de suspension et de retrait de l'accès à la profession a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les exploitants qui ne répondent plus aux conditions liées à l'accès à la profession et/ou qui ne respectent pas la présente réglementation.

TITRE III. L'agrément du service d'intermédiation électronique

Article 8

En termes de transparence tarifaire, la volonté en ce qui concerne les taxis de station est d'encadrer les tarifs de manière fixe dont le respect et le contrôle seront assurés par le taximètre ou tout autre équipement similaire.

En ce qui concerne les services de taxi de rue utilisant exclusivement un service d'intermédiation électronique mettant à disposition une « plateforme d'intermédiation électronique », dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l'offre et de la demande, le Décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et maximum.

Il est nécessaire que les plateformes d'intermédiation électroniques mises à disposition des taxis soient des plus transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge.

Le service d'intermédiation électronique devra donc avoir obtenu un agrément préalable lui permettant d'exercer cette activité.

La condition d'agrément relative à l'établissement stable et effectif est mue par le même souci que celui ayant mené au choix du critère de rattachement pour les exploitants dans le cadre de l'accès à la profession (La Région souhaite veiller à ce que des entreprises réellement implantées sur son territoire ou sur celui d'un Etat membre puisse jouir de cet agrément et intégrer le marché). Le choix de ce critère permet ainsi d'éviter les entreprises dites « boîtes aux lettres ».

Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément.

Notons qu'un exploitant a la possibilité de s'affilier à plusieurs plateformes afin d'éviter toute exclusivité.

Article 9

Il est nécessaire de vérifier le respect des conditions de l'agrément de manière régulière mais aussi systématique. Une procédure de renouvellement d'agrément est donc organisée tous les cinq ans afin d'y veiller et également de contrôler le respect par l'opérateur du Décret et de ses arrêtés ainsi que de la législation applicable dans le cadre de son activité professionnelle telle que la législation fiscale, sociale et environnementale.

Si dans le cadre de cette vérification, l'autorité constate que l'opérateur ne respecte plus ces législations ou ne remplit plus les conditions liées à l'agrément, le renouvellement sera refusé. Afin d'assurer le recouvrement des amendes infligées, la délivrance du renouvellement de l'agrément ne sera également pas octroyée si l'opérateur reste en défaut de paiement de celles-ci.

Article 10

L'opérateur informe le Gouvernement de tout changement relatif à sa situation tels que l'adresse du siège ou encore l'identité de la personne chargée de la gestion journalière.

Article 11

Une procédure de suspension et de retrait de l'agrément a été mise en place afin de donner la possibilité de sanctionner les opérateurs qui ne répondent plus aux conditions liées à l'agrément et/ou qui ne respectent pas les réglementations qui les concernent.

TITRE IV. Les services de taxis

Chapitre 1^{er}. Dispositions communes

Section 1. Principes

Article 12

Cet article régit les trajets intra et inter-régionaux.

Article 13

Un même véhicule est affecté soit au service de Taxi de station soit au service de Taxi de rue, selon l'équipement utilisé dans le cadre des courses. Il ne peut être affecté aux deux services. Un taxi de station peut utiliser une plateforme comme moyen de réservation.

Article 14

La licence d'exploitation est délivrée en fonction de l'utilité publique du service, c'est-à-dire dans les limites fixées par le Gouvernement qui se charge de fixer des quotas selon le service Taxi de station ou Taxi de rue. Une licence ne peut être délivrée au-delà des quotas déterminés par le Gouvernement sauf dans un seul cas déterminé. Toute licence délivrée au-delà du quota sera annulée par le Gouvernement conformément aux dispositions de l'article 19.

Le quota est réexaminé annuellement par la Commission taxi.

Article 15

Les taxis de station conservent le privilège du stationnement déjà en vigueur sous l'ancien régime : à savoir le droit exclusif de pouvoir se garer sur les emplacements publics marqués du sigle « taxis ».

Article 16

Les taxis de rue ne peuvent stationner sur les emplacements marqués du sigle « taxis » et à moins de cent mètres de ceux-ci afin de ne pas engendrer de confusion entre les deux types de service dans le chef de la clientèle.

Article 17

Les tarifs sont encadrés par le Gouvernement afin de maintenir l'intérêt économique tant pour les exploitants que pour les clients.

Chapitre 2. De la licence d'exploitation

Section 1. De la demande de licence d'exploitation

Article 18

L'exploitant, une fois titulaire de l'accès à la profession, doit, pour exercer son activité sur le territoire de la Région wallonne, introduire une demande de licence d'exploitation pour chacun des véhicules qu'il souhaite mettre en circulation dans le cadre de son activité. L'exploitant est libre de choisir la ou les Communes auprès de laquelle ou desquelles il souhaite introduire sa demande.

Article 19

L'exploitant est libre de choisir la Commune auprès de laquelle il introduit sa demande et devra respecter les règles relatives au service (Taxi de station ou Taxi de rue) auquel il affecte son véhicule.

La Commune peut fixer, dans les limites arrêtées par le Gouvernement, des conditions complémentaires à la délivrance de la licence d'exploitation à conditions que celles-ci ne soient pas contraires aux dispositions générales. Elle pourrait par exemple fixer une couleur pour les véhicules ou exiger le siège ou le domicile de l'exploitant sur son territoire.

Le Collège communal est compétent pour délivrer la licence d'exploitation.

Il est prévu que la Commune adresse une copie de la licence d'exploitation au Gouvernement dans le but de lui réserver un droit de regard et le cas échéant la possibilité d'annuler la licence qui a été délivrée si elle est délivrée en violation des dispositions du Décret (par exemple en dehors des quotas autorisés). La procédure s'apparente à une tutelle générale d'annulation.

Article 20

Il est indispensable que la licence permette d'identifier autant le véhicule pour lequel une licence a été délivrée que la commune le type de service (Taxi de station ou Taxi de rue) auxquels il est affecté ainsi que l'identité de l'exploitant et la durée de validation de la licence.

Ces éléments permettront un contrôle optimal du respect des règles relatives aux différents types de services.

Article 21

Cette disposition prévoit les cas dans lesquels la licence d'exploitation est refusée.

La licence d'exploitation est notamment refusée à l'exploitant qui est déjà titulaire d'une licence d'exploitation et/ou d'une autorisation d'exploiter (sans préjudice des dispositions relatives à l'usage mixte) ou qui ne dispose plus d'un accès à la profession valable, préalable nécessaire à l'obtention d'une licence.

Le non-respect de la législation applicable (générale et plus spécifique) entraîne également un refus de licence, de même que le défaut de paiement d'une amende fixée en vertu du présent Décret.

Il va de soi que toute licence sera également refusée au véhicule qui ne respecte pas les conditions fixées.

Section 2. De la durée de la licence d'exploitation

Article 22

Une licence ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent Décret qui l'en habilite.

Dans le cadre du précédent Décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation pourront cependant justifier un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, cette fois un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 15.

Article 23

Etant donné qu'une licence est attribuée par véhicule et que celle-ci s'éteint au moment où le véhicule a atteint l'âge maximal fixé, il n'existe plus de procédure de renouvellement de licence comme par le passé.

Il est toutefois important que l'exploitant puisse conserver sa licence afin d'y affecter un autre véhicule moins âgé.

Ce droit de priorité lui est accordé à condition qu'il respecte le délai fixé pour l'introduction de sa nouvelle demande, qu'il ne fasse pas l'objet d'un motif de refus d'obtention de licence et qu'il respecte les dispositions concernant la demande d'exploitation.

Section 3. De la demande d'une licence pour un véhicule de réserve

Article 24

Dans les limites définies par le Gouvernement, l'exploitant peut obtenir une « licence de réserve » pour les véhicules de réserve dont il est le propriétaire ou dont il a la disposition à long terme.

Ces véhicules ne sont destinés à être mis en circulation que lorsqu'un véhicule sous licence « normale », c'est-à-dire délivrée en vertu de la section 1 du chapitre 3 du Titre III, est indisponible et ce uniquement le temps de cette indisponibilité et pour fournir le même service Taxi de station ou Taxi de rue que celui du véhicule sous licence indisponible.

Les « licences de réserve » permettent dès lors à l'exploitant d'anticiper l'indisponibilité d'un véhicule en se munissant non seulement dudit véhicule de réserve mais également de la licence qui lui permettra de l'utiliser en cas d'indisponibilité de l'un de ses véhicules sous licence « normale ».

Le Gouvernement est habilité à fixer un nombre maximum de véhicule de réserve par rapport au nombre de licences d'exploitation détenue par un exploitant afin d'éviter des abus de la part des exploitants et un détournement de la finalité du véhicule de réserve.

Section 4. De la demande d'une licence temporaire

Article 25

Lors de la survenance d'un incident fortuit précisé, à savoir accident de la route, panne mécanique grave, incendie ou vol, l'exploitant peut introduire une demande au Collège communal visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici surtout l'hypothèse de l'exploitant qui ne serait pas titulaire de « licences de réserve » et qui face à cette situation imprévue se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule. Ici une limite dans le temps a été fixée à trois mois ce qui permettra à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible. Il est évident que le véhicule de remplacement doit au minimum être équipé pour assurer le service – Taxi de station ou Taxi de rue – auquel le véhicule qu'il remplace est affecté.

Vu l'urgence dans le cadre de l'utilisation d'un véhicule de remplacement, la procédure est simplifiée et ne nécessite pas immédiatement une autorisation. Ainsi, une déclaration auprès de la Commune suffit à moins que l'indisponibilité du véhicule dépasse un délai de 15 jours.

Section 5. Du principe de l'incessibilité de la licence d'exploitation

Article 26

Le principe est que l'exploitant ne peut disposer librement de ses licences en ce sens qu'il ne peut pas les céder ni en disposer d'une quelconque manière que ce soit si ce n'est en son nom personnel et pour son propre compte.

Cette incessibilité connaît toutefois 3 exceptions :

- Il est prévu que le conjoint/cohabitant légal ou parent puisse reprendre les licences d'un exploitant en cas de décès ou d'incapacité permanente de ce dernier. Ils seront donc subrogés dans les droits de l'exploitant décédé, ce pour autant qu'ils remplissent les conditions pour pouvoir exploiter les licences reprises. Le précédent Décret ne permettait quant à lui d'exploiter ces licences que jusqu'à leur terme sans possibilité de renouvellement ;
- Il est également admis que l'exploitant personne physique puisse céder ses licences lorsqu'il décide de poursuivre son activité non plus en personne physique mais en société. Il est requis entre autres pour cela qu'il ne soit pas associé minoritaire au sein de cette nouvelle structure et qu'il en devienne le gestionnaire de transport pendant trois ans au moins. Cela se justifie par le fait que l'intention de cette cession est que l'exploitant personne physique cède son autorisation à lui-même, sous une autre forme juridique ;
- L'exploitant personne physique, après au moins 10 années consécutives d'activité qui décide d'arrêter totalement son exploitation est autorisé à céder la ou les licence(s) dont il dispose. Il ne pourra plus introduire de demande de licences auprès de la même Commune pendant les 10 prochaines années.

L'on tente ici d'éviter toute tentative de marché parallèle des licences qui échapperait de facto au contrôle des autorités.

Article 27

Les véhicules sous licence ne peuvent être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent Décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 25. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants.

Section 6. Des recours

Article 28

Comme par le passé, le demandeur qui reçoit une décision de refus ou qui ne reçoit pas de réponse de la Commune trois mois après l'introduction de sa demande peut introduire un recours auprès du Gouvernement, dans un délai de 15 jours.

Le Gouvernement dispose quant à lui d'un délai de 3 mois pour statuer sur le recours introduit par l'exploitant contre la Commune.

Les modalités relatives à la procédure de recours seront précisées au sein d'un arrêté.

Section 7. De la suspension et du retrait

Article 29

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision de l'autorité communale, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus de licence, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement et un recours peut être introduit contre la décision de sanction.

Section 8. De la taxe

Article 30

Les Communes peuvent lever une taxe annuelle à charge de l'exploitant d'un montant de maximum cinq cents euros par licence. Cette taxe devra être identique quel que soit le type de service de taxi.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception quant à cette taxe, notamment les règles de prorata.

Le cumul des taxes est autorisé.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Article 31

Les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions dont les principes sont fixés par le présent Décret.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 32

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitation relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 33

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le Décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur) et sera affiché au bord du véhicule mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle et la sélection médicale imposée par le Décret antérieur seront quant à elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Le certificat de capacité doit être revalidé chaque année afin de vérifier que les conditions sont toujours remplies.

Des motifs de refus de revalidation sont prévus en parallèle avec les motifs de refus de licence prévus pour les exploitants. Ainsi, le certificat de capacité ne sera pas revalidé si le chauffeur ne respecte plus les conditions fixées ou reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu du présent Décret.

Des motifs de suspension et retrait sont également fixés si le chauffeur ne respecte pas les règles générales ou particulières qui lui sont applicables.

Un recours auprès du Gouvernement est prévu contre les décisions de refus de revalidation, de suspension ou de retrait.

Article 34

Les véhicules affectés à un service de taxis peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service.

Afin de pouvoir contrôler les déplacements effectués par les véhicules et d'en vérifier la conformité avec les règles du présent Décret, les données y relatives sont enregistrées au moyen d'un système automatique s'apparentant à une « boîte noire » (ou un système équivalent) qui sera déterminé par le Gouvernement. Cet équipement répond à la volonté de transparence et facilitera le contrôle.

Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Article 35

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur et un moyen de paiement sécurisé par voie électronique seront désormais obligatoires à bord de tous les véhicules, quel que soit le service. Cela permet une traçabilité et l'assurance du paiement d'un juste prix.

Article 36

Les véhicules sont équipés d'un signe qui permet de distinguer s'il est affecté à un service de Taxi de rue ou de Taxi de station.

Article 37

Il est laissé aux Communes le choix d'adopter des conditions particulières d'exploitation complémentaires aux règles générales fixées par le Décret.

Les Communes pourraient par exemple fixer une couleur précise pour les véhicules en service sur son territoire ou imposer le domicile ou le siège de l'exploitant sur son territoire.

Ces conditions complémentaires ne peuvent évidemment pas être contraires aux règles générales.

TITRE V. Les services de transport à finalité spéciale

Chapitre 1er. Des finalités spéciales

Article 38

A l'inverse du service de taxi dont la finalité est « générale », le service de transport à finalité spéciale se distingue par son caractère « spécialisé ». La nature même du service proposé justifie qu'il soit soumis à des normes très différentes autant en termes de règles de stationnement, de circulation, de tarifs, que de modalités contractuelles.

Comme exposé dans le cadre du Titre III cette simplification visant à distinguer les transports à finalité générale (service de taxi) d'un côté et les transports à finalité spécifique (service de transport à finalité spéciale) de l'autre a le mérite d'unifier le secteur du service de transport rémunéré de personnes et de revenir à une segmentation des services basée sur un nouveau critère unique pertinent pour l'utilisateur: sa finalité. Ce critère répond à un objectif de clarté et de liberté au niveau du choix entre les différents services pour le client en intégrant les nouvelles technologies présentes sur le marché.

L'exploitant est libre de choisir le type et le nombre de finalités qu'il souhaite affecter à chacun de ses véhicules, ce dans les limites fixées par le Gouvernement. Le Gouvernement détermine les catégories pouvant faire l'objet de finalités ainsi que le nombre maximum de finalités qu'un exploitant sera autorisé à demander pour chaque véhicule. Ces limites minimales tiennent au fait qu'il est nécessaire de maintenir le caractère spécifique du service. Autoriser les exploitants à choisir autant de finalités qu'il y a de catégories reviendrait à dénaturer le service qui ne peut en aucun cas être général, c'est-à-dire s'apparenter à un service de taxi. Il s'agit d'éviter toute concurrence déloyale entre ces services soumis à des régimes et cadre légaux très différents.

Le Décret envisage une liste de catégories non exhaustive permettant de regrouper un certain nombre de destinations les plus rencontrées. Sont visées le transport à destination de cérémonies diverses, d'organisations événementielles (salon, festival, compétition sportive, ...), depuis et vers les aéroports, de lieux relevant du secteur socio-médical, le transport lié aux activités scolaires, ... etc.

Est également visé le transport de personnes à mobilité réduite qui ne répond pas aux conditions d'un service de taxis. En effet, les exploitants de taxis peuvent également utiliser des véhicules adaptés pour le transport de personnes voiturées dans le cadre de leurs courses. Ces déplacements ne rentrent toutefois pas dans la catégorie relative au transport à finalité spéciale car ceux-ci sont effectués au moyen d'un taximètre ou d'un service d'intermédiation électronique.

Enfin, sont également visés le transport collectif organisé complémentirement aux services réguliers de transports publics tels que les services TaxiTec actuels ou d'autres collaborations à venir.

Article 39

Le véhicule sous licence à finalité spéciale ne peut être utilisé que dans le cadre des finalités pour lesquels il a été autorisé et ne peut donc être utilisé pour exécuter un autre service (sous réserves des règles propres à l'usage mixte organisé par l'article 71).

Chaque course effectuée en vertu de la finalité autorisée doit résulter d'une commande dont les modalités sont fixées par le Gouvernement.

Le Gouvernement précise les règles relatives au stationnement et détermine les mentions et modalités du contrat.

Article 40

Le transport à finalité spéciale peut être encadré par les modalités tarifaires qui sont propres et spécifiques à ce type de service.

Article 41

L'exploitant qui souhaite exercer un service à finalité spéciale sur le territoire de la Région Wallonne doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation pour chacun de ses véhicules qu'il destine à ce service.

L'exploitant qui effectue des courses entre la Région wallonne et une autre région doit être titulaire d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Gouvernement de la Région wallonne pour chacun de ses véhicules qui effectue ce type de course ou d'une autorisation délivrée valablement par les autorités de cette autre Région.

Cet article vise également les courses réalisées sur le territoire de la Région Wallonne par des chauffeurs autorisés dans une autre région.

Chapitre 2. De l'autorisation d'exploiter

Section 1^{ère}. De la demande d'autorisation d'exploiter

Article 42

Le souci de bien distinguer les services de taxi des services à finalité spéciale est matérialisé notamment par le nom du document autorisant à exploiter l'un et l'autre service. Dans le cadre du service à finalité spéciale, l'on parle donc d'« autorisation d'exploitation », non de « licence

d'exploitation », qui devra être introduite auprès du Gouvernement, et non auprès de la Commune.

Comme dans le cadre du service de taxi, l'accès à la profession est un préalable obligatoire à l'introduction d'une demande d'autorisation d'exploitation.

Article 43

Contrairement à ce qui est prévu dans le cadre du service de taxi où la compétence est communale, c'est le Gouvernement qui délivre les autorisations d'exploitation.

Article 44

L'autorisation d'exploitation doit permettre aux agents qui contrôlent la conformité des licences et de véhicules aux règles établies par le présent Décret et à ses arrêtés d'identifier immédiatement une série d'éléments qui leur permettront, le cas échéant, de constater une infraction à ces derniers.

Article 45

Les causes de refus d'autorisation d'exploitation sont identiques à celles prévues dans le cadre du service de taxi. La même rigueur au regard des obligations du présent Décret est ainsi imposée aux exploitants de ces deux types de services qui se doivent d'être traités de manière égale sur ce plan. Il en va d'un souci de qualité et de sécurité du service pour les usagers à la source de la présente réforme qui, bien que maintenant des catégories de service spécifiques avec leurs règles de fonctionnement propres, propose une ligne de conduite générale Commune axée sur ces valeurs.

Section 2. De la durée de l'autorisation d'exploiter

Article 46

Une autorisation ne pourra être valable au-delà de l'âge autorisé maximal du véhicule.

La limite d'âge du véhicule, qui a été fixée à 7 ans en 2013 par le Gouvernement, paraissait raisonnable, tant en termes de qualité et de sécurité du service qu'en termes de standards environnementaux. Cette limite d'âge pourrait être revue par le Gouvernement dans le cadre du présent Décret qui l'en habilite.

Dans le cadre du précédent Décret, tous les véhicules de tous les services confondus étaient soumis aux mêmes normes de qualité et de sécurité (contrôle technique tous les 6 mois, assurance particulière, exigence de propriété etc.). Ces exigences se justifient largement dans le cadre de l'esprit de la présente réforme et seront dès lors maintenues, voire complétées par le Gouvernement.

Si le principe est l'âge du véhicule comme date maximale de validation de la licence, certaines circonstances particulières, inscrites dans la licence d'exploitation pourront cependant justifier

un terme plus court. L'on vise par exemple le cas de l'exploitant récidiviste qui aurait commis plusieurs infractions et qui ne serait dès lors autorisé que pour une période probatoire.

Une licence provisoire peut également être délivrée dans des circonstances particulières ayant, elles aussi, un caractère provisoire, tels que des grands événements sportifs ou culturels lors desquels une demande accrue des services est prévisible, et ce au-delà de la limite du nombre de licence délivrée prévue à l'article 15.

Section 3. De la demande d'une autorisation temporaire

Article 47

Lors de la survenance d'un incident fortuit tel qu'un accident de la route, une panne mécanique grave, un incendie ou un vol, l'exploitant peut introduire une demande au Gouvernement visant à pouvoir assurer son service avec un véhicule de remplacement. L'on vise ici le cas de l'exploitant qui face à une situation imprévue et qui se doit de pouvoir continuer à exercer son service en remplaçant le plus rapidement possible son véhicule et ce pendant une durée maximum de trois mois. La limite dans le temps a été fixée à trois mois afin de permettre à l'exploitant de faire le nécessaire pour remédier à cette situation tout en ne l'encourageant pas à y demeurer trop longtemps.

Dans cette hypothèse uniquement, il est admis que l'exploitant ne soit pas le propriétaire du véhicule de remplacement ou qu'il n'en ait pas la disposition à long terme. A nouveau, il convient de prévoir une certaine forme de flexibilité face à ce type d'imprévu afin de permettre à l'exploitant de pouvoir poursuivre l'exercice de son activité le plus « normalement » possible.

Dans le cadre du service à finalité spéciale, il n'est pas prévu de possibilité de demander des autorisations pour des véhicules de réserves. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Section 4. Du principe de l'incessibilité de l'autorisation d'exploiter

Article 48

Le principe est l'incessibilité et le caractère personnel des autorisations d'exploitation qui se justifie pour les mêmes raisons que celles exposées dans le cadre du service de taxi.

Le principe est d'autant plus strict qu'à l'inverse du service de taxi, aucune dérogation n'est prévue pour les services à finalité spéciale. Ce choix s'explique par le fait qu'aucun quota ne s'applique pour ce type de service.

Article 49

Les véhicules pour lequel une autorisation d'exploitation a été délivrée ne peut être mis en location. La volonté est d'éviter un « commerce » parallèle de location de véhicule ayant obtenu une licence ce qui échapperait au contrôle des autorités et par conséquent aux standards de sécurité et de qualité mis en place par le présent Décret.

Il existe toutefois un tempérament à cette interdiction uniquement lorsqu'un véhicule est mis en location par un exploitant au profit d'un autre exploitant en qualité de véhicule de remplacement parce que son véhicule « titulaire » se trouve momentanément indisponible pour les motifs énoncés à l'article 51. Il s'agit donc d'une entorse au principe d'interdiction de location mais qui ne vaut qu'entre exploitants

Section 5. De la suspension et du retrait

Article 50

La licence liée au véhicule peut être retirée ou suspendue, sur décision du Gouvernement, pour les mêmes motifs que ceux concernant le refus d'autorisation, à l'exception du défaut de paiement de l'amende infligée ainsi qu'en cas de constat de défaut d'assurance ou de contrôle technique non conforme.

La procédure est fixée par le Gouvernement.

En ce qui concerne les voies de recours, la procédure est renvoyée devant le Conseil d'Etat puisque la décision de sanction est prise par le Gouvernement.

Section 6. De la taxe

Article 51

Le Gouvernement peut lever une taxe annuelle à charge de l'exploitant d'un montant de deux cent cinquante euros.

Le Gouvernement est chargé de préciser les modalités de perception quant à cette taxe, notamment les règles de prorata.

Le cumul des taxes est autorisé.

Chapitre 3. Des conditions d'exploitation

Article 52

A l'instar des services de taxis, les exploitants, chauffeurs et véhicules sont soumis au respect de différentes conditions d'exploitation. Les usagers également.

Le Gouvernement est habilité à fixer ces conditions.

Si l'exploitant est une personne morale, les conditions devront être respectées par le gestionnaire de transport.

Article 53

L'exploitant est responsable du respect des conditions d'exploitations relatives aux chauffeurs et aux véhicules. Une licence pourrait donc lui être retirée ou suspendue en cas de manquement à ces obligations.

Il ne peut évidemment pas laisser circuler le véhicule et/ou le chauffeur si l'une des conditions les concernant n'est pas remplie.

Article 54

Cet article fixe des conditions d'exploitation minimales relatives aux chauffeurs que le Gouvernement est tenu de compléter, à savoir l'obligation d'être titulaire d'un certificat de capacité.

Le Décret tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service également au niveau des chauffeurs. Il en va d'une volonté de responsabilisation de ces derniers. Dans cette optique, le certificat de capacité sera non seulement amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur et sera affiché à bord du véhicule) mais également étendu à tous les chauffeurs de tous les services.

C'est la raison pour laquelle, alors que sous le Décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent être titulaires d'un certificat de capacité, le présent Décret impose ce document à tous les chauffeurs, peu importe le service exploité.

Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale imposée par le Décret antérieur seront en outre elles maintenues.

L'exploitant ne peut engager aucun chauffeur qui ne serait pas titulaire d'un tel certificat de capacité.

Article 55

Les véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale peuvent être utilisés à des fins privées lorsque ceux-ci ne sont pas en service. Afin de ne pas prêter à confusion avec les véhicules en service, les signes distinctifs devront être enlevés lors d'un usage privé.

Afin de pouvoir contrôler les déplacements effectués par les véhicules et d'en vérifier la conformité avec les règles du présent Décret, le Gouvernement peut décider, pour certaines finalités qu'il détermine, que les données relatives aux déplacements soient enregistrées au moyen d'un système automatique s'apparentant à une « boîte noire », comme pour les services de taxis.

Cet équipement répond à la volonté de transparence et facilitera le contrôle.

Cet équipement pourrait notamment s'avérer utile pour les services de navettes aéroports. A contrario, il ne devra pas être prévu pour les véhicules de cérémonie.

Article 56

Dans une optique de transparence et de sécurité vis-à-vis du client, une fiche signalétique du chauffeur est désormais obligatoire à bord de tous les véhicules.

Le Gouvernement peut dispenser certaines finalités de cette obligation et notamment les véhicules de cérémonie.

Une copie de la commande attestant la finalité spéciale visée à l'article 42 se trouve à bord du véhicule.

Article 57

Afin de pouvoir les différencier des services de taxi, il est également exigé que les services à finalité spéciale puissent être identifiés à l'aide d'un signe extérieur spécifique défini par le Gouvernement.

TITRE VI. Dispositions relatives aux services de transport à finalité sociale

La catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du Décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément a été maintenue dans le cadre de la réforme. Ici encore, ce service se différencie des autres par sa finalité, ultra spécifique dans ce cas, qu'est la finalité sociale. Sa destination sociale justifie que ce service bénéficie d'un régime qui distingue complètement des services de taxi et des services à finalité spéciale.

Le Décret ne modifie pas substantiellement le fonctionnement de cette catégorie de service. Seul son nom a été modifié et quelques précisions ajoutées par rapport au Décret de 2007.

Chapitre 1^{er}. Du coût du transport

Article 58

Afin d'éviter toute confusion, le présent Décret prend soin de préciser ce qu'on entend par « déplacement », cette notion n'étant pas définie dans la précédente réglementation. Cette notion fait référence à un trajet simple de sorte qu'un aller-retour comportera deux déplacements.

Les modalités de l'indemnisation seront quant à elle précisées au niveau de l'arrêt.

S'agissant des précisions apportées, celles-ci concernent principalement le point de départ de la course et les modalités tarifaires du service. Elles seront donc prévues au sein de l'arrêt.

Il paraît en effet important de définir le trajet afin de parvenir à une certaine uniformité au niveau des modalités du transport. Ainsi, par trajet simple, il faudra entendre le trajet du véhicule depuis le départ de la course jusqu'au déchargement de l'usager.

Chapitre 2. De l'agrément et de la déclaration

Article 59

L'une des conditions permettant d'exploiter ce type de service et permettant au Gouvernement d'encadrer ce dernier de manière stricte est l'obtention d'un agrément, lui-même soumis à une série d'exigences fixées à l'article 64. Certains Organismes qui seront déterminés par le Gouvernement sont agréés d'office et se verront donc dispenser de cette formalité.

Tous les Organismes, sans exception, devront adresser une déclaration d'activité.

Article 60

Cette disposition fixe le contenu de l'agrément délivré à l'Organisme qui effectue un service de transport à finalité sociale afin de démontrer la finalité poursuivie par l'Organisme, de préciser le tarif appliqué mais également d'indiquer la date limite de la durée de l'agrément.

Article 61

L'agrément et la déclaration ont une durée de validité fixée à 3 ans renouvelable.

L'Organisme doit introduire une demande de renouvellement d'agrément et une nouvelle déclaration avant le terme de ce délai s'il souhaite poursuivre son activité.

Des motifs de refus sont prévus si l'Organisme ne respecte pas la législation qui est applicable ou s'il reste en défaut de paiement des amendes fixées en vertu de la présente réglementation.

Article 62

A l'instar de l'obligation imposée à l'exploitant, l'Organisme doit lui aussi informer l'autorité de tout changement relatif à sa situation.

Article 63

A l'instar des licences taxis et autorisations des services de transport à finalité spéciale, l'agrément peut être retiré ou suspendu pour non-respect de la réglementation.

Chapitre 3. Des conditions d'exécution des prestations

Article 64

Dans le cadre du service à finalité sociale il est question de « conditions d'exécution » des prestations et non de « conditions d'exploitation » afin de singulariser ce service par rapport aux services de transport rémunéré à but lucratif tel que le service de taxi et le service à finalité spéciale.

Article 65

L'Organisme agréé est responsable de ses chauffeurs et des véhicules mis en circulation en son nom.

Article 66

L'usage de la feuille de route est un moyen de contrôle de l'activité de l'Organisme et de ses chauffeurs et du respect des conditions propres à l'exécution du service et à la finalité de ce dernier.

TITRE VII. L'usage mixte

Article 67

Alors que la mixité Taxi de station – Taxi de rue n'est pas permise afin de cloisonner correctement les différents services et respecter le cadre respectif prévu pour chacun d'entre eux, la réglementation accepte expressément qu'un même véhicule dispose d'une licence d'exploitation taxi et d'une autorisation d'exploiter un service de transport à finalité spéciale.

TITRE VIII. Dispositions relatives aux véhicules plus respectueux de l'environnement et aux véhicules favorisant l'intégration des personnes à mobilité réduite

Article 68

Déjà soucieux du respect de l'environnement, le Décret de 2007 prévoyait une diminution de la taxe en faveur de « véhicules propres ». Dans la continuité, le présent Décret confirme la possibilité de réduire la taxe pour les véhicules qui produisent peu ou pas du tout d'émissions polluantes ceux-ci ou les types de carburant listés seront listés par le Gouvernement.

Déjà soucieux de la protection des personnes à mobilité réduite, le Décret de 2007 prévoyait une réduction de taxes pour les véhicules adaptés pour le transport de personnes à mobilité réduite. Dans la même lignée, la présente réglementation poursuit cet objectif et fixe une réduction de taxe pour les véhicules disposant d'un tel équipement.

TITRE IX. – Plaintes et sanctions

Chapitre 1 – Des plaintes

Article 69

Le Gouvernement organise un mécanisme de gestion des plaintes qui supplée à celui mis en place par l'exploitant ou l'Organisme.

Article 70

La plus grande transparence est imposée quant aux possibilités offertes aux usagers de pouvoir introduire une plainte en cas de problème rencontré dans le cadre de l'un des services organisés par le Décret.

Chapitre 2. Des sanctions

Section 1. Du constat des infractions

Article 71

Le contrôle du respect des exigences prévue dans le Décret et ses arrêtés d'exécution sera effectué par les fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en région wallonne au sens du décret du 4 février 1999.

Section 1 bis. Des sanctions pénales

Article 72 et 73

Le Décret entend rendre le système répressif plus systématique dès qu'une infraction d'une certaine gravité sera constatée, c'est-à-dire de nature à dévier les objectifs du Décret.

Différents types de sanctions sont prévues en vue d'opérer de manière la plus dissuasive possible et de s'adapter au degré de gravité de l'infraction, à savoir non seulement l'emprisonnement et l'amende mais également la saisie et la confiscation par le juge.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon.

Section 2. Des sanctions administratives

Article 74

De manière subsidiaire aux sanctions pénales, il sera toujours possible au fonctionnaire délégué de poursuivre la personne en infraction par le biais des amendes administratives prévues par le Décret.

Pour la bonne poursuite des infractions, plusieurs fonctionnaires délégués pourront être désignés.

Article 75

Dans le cadre des sanctions administratives prévues par le Décret, tout manquement, même les moins graves peuvent faire l'objet d'amendes administratives, dans les limites fixées par le Gouvernement.

Le recouvrement par contrainte et le mécanisme de récidive sans limitation du montant à 500 euros sont des nouveaux outils, propres à la présente réforme, permettant d'assurer l'effectivité des sanctions administratives.

Article 76

Le contrevenant est informé qu'il dispose des voies de recours « classiques » s'il n'est pas d'accord avec la décision d'amende fixée par l'agent sanctionnateur.

Article 77

Le Décret tend également à assurer une communication optimale entre les Communes, étant compétentes en matière de service de taxis et l'autorité sanctionnatrice afin d'assurer la transmission des données relatives aux infractions commises, et ce, afin que celles-ci puissent prendre les mesures administratives nécessaires à l'égard du contrevenant (telle que la suspension ou le retrait).

Section 3. De la saisie des documents d'autorisation

Article 78

En complément aux sanctions administratives et pénales prévues par le Décret, les agents ou fonctionnaires de police et inspecteurs de la Région wallonne auront toujours la faculté de saisir les licences et autorisations d'exploitation dans certains cas précis, tel que le défaut d'assurance ou de conformité aux exigences du contrôle technique, afin d'empêcher le contrevenant de poursuivre l'exercice de son activité.

TITRE X. Traitement des données à caractère personnel

Article 79

En vue d'assurer la mise en œuvre de l'action administrative, une banque de données reprenant les données relatives aux exploitants,, aux chauffeurs, aux services d'intermédiation électronique, aux courses prestées par les services de taxis et par certains services de transport à finalité spéciale, aux données relatives au service quotidien du véhicule aux Organismes agréés par le Gouvernement est constituée.

Art. 79 bis.

Cet article reprend es finalités de traitement des données collectées.

Art. 79 ter.

Cet article désigne le responsable de traitement de cette base de données et prévoit que le Gouvernement détermine les modalités d'accessibilité à cette base de données.

Art. 80

La liste des exploitants autorisés est diffusée sur le site Web du Service public de Wallonie afin de permettre aux clients potentiels de connaître les exploitants autorisés en Région wallonne.

TITRE XI. Dispositions abrogatoires, transitoires et finales

Chapitre 1. Dispositions abrogatoires

Article 81

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Chapitre 2. Dispositions transitoires

Article 82 - 84

Le présent Décret accorde un délai d'un an aux exploitants disposant d'une autorisation d'exploiter un service de taxis, location de voitures avec chauffeur ou taxis collectifs et aux Organismes titulaires d'un agrément ou ayant déclaré leur activité sur base du Décret du 18 octobre 2007 pour introduire une demande conforme aux nouvelles dispositions en vigueur.

Les mesures transitoires concernant le certificat de capacité sont fixées par le Gouvernement.

Chapitre 3. Dispositions modificatives au décret du 4 février 1999 relatif à la désignation des fonctionnaires chargés du contrôle de la réglementation sur les transports de personnes en Région wallonne.

Article 85

Le décret du 4 février 1999 est modifié afin d'y voir apparaître la nouvelle terminologie liée aux services de transport à finalité spéciale et aux services de transport à finalité sociale.

Chapitre 4. Dispositions finales

Article 86

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Avant-projet de décret
relatif aux services de transport rémunéré de personnes par route au moyen de véhicules de petite capacité

EXPOSE DES MOTIFS

1. Contexte général

1.1. Contexte institutionnel et réglementaire

La première réglementation applicable aux services de taxis en Belgique est issue de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui réglementait les différentes formes de services de transport de personnes par véhicules automobiles, que ce soit par autobus, par autocar, par fiacre ou par taxi. Ces dispositions s'agissant du transport par taxi ont été revues successivement par des lois du 23 juin 1969 et du 27 décembre 1974, toutes deux portant l'intitulé « loi relative aux services de taxis ». La loi du 27 décembre 1974 est complétée par l'Arrêté royal de 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur.

L'article 6, § 1^{er}, X, 8°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles a transféré aux Régions la matière « du transport en commun urbain et vicinal, en ce compris les services réguliers spécialisés et les services de taxis ». Ce transfert de compétences a ensuite été élargi par la loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat qui a également régionalisé la matière des services de location de voitures avec chauffeur.

Depuis le départ du Royaume-Uni, la Belgique est le seul des vingt-sept Etats membres de l'Union européenne où la réglementation de base du secteur n'est pas adoptée au niveau national (voir l'étude de la Commission européenne, « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* », 26 septembre 2016, p. 7). Cela n'engendre pas moins la nécessité d'être attentif à l'agencement des réglementations régionales, notamment dans l'esprit du principe de loyauté fédérale, consacré par l'article 143 de la Constitution. Dans nombre d'Etats membres, comme en Région wallonne du reste, les autorités locales interviennent aux côtés de l'autorité générale, soit par des règlements complémentaires, soit via une participation à la délivrance des autorisations d'exercer.

En Région de Bruxelles-capitale, compte tenu de l'importance économique du secteur des taxis et de l'existence d'un marché important pour les voitures de location avec chauffeur, il a été rapidement décidé de modifier le cadre juridique. C'est ainsi que, le 27 avril 1995, a été adoptée une ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Celle-ci fut modifiée à diverses reprises entre 2002 et 2015, avec une réforme plus substantielle par le biais de l'ordonnance du 20 juillet 2006. La nouvelle ordonnance relative aux services de taxis a été publiée au Moniteur belge le 07 juillet 2022, et est entrée en vigueur le 21 octobre 2022.

En Région flamande, c'est en date du 20 avril 2001, qu'a été adopté le décret relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de mobilité de la Flandre. Ce décret donne un cadre juridique au secteur des taxis et des voitures de location avec chauffeur et permet d'attribuer un rôle spécifique aux services de taxis considérés comme un outil de la mobilité en Flandre. Modifié plusieurs fois entre 2004 et 2014, le dernier décret relatif au transport particulier rémunéré est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

En Région wallonne, la première législation organique mettant fin à l'application du cadre juridique hérité du fédéral est intervenue en 2007 avec l'adoption du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur et de son arrêté d'exécution que constitue l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 juin 2009 portant exécution du décret du 18 octobre 2007 relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur. Mise à part la catégorie des services de transport d'intérêt général, la classification décrétole de 2007 est déclinée par des conditions d'exécution différentes. Le régime du service de taxis, considéré comme le régime de référence, est généralement le plus strict, ce qui est compensé notamment par le maintien de certaines prérogatives exclusives, comme certains accès réservés au domaine public ou encore une protection de l'entrée sur le marché. La catégorisation issue de la législation de 2007 est toutefois aujourd'hui fortement questionnée par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies. Ceci explique le présent projet visant à revoir fondamentalement la réglementation wallonne du transport rémunéré de personnes par route.

1.2. Situation du secteur

Historiquement, les autorités publiques ont considéré que le service de taxis, au sens strict ou « classique » du terme, était caractérisé par une mise à disposition continue auprès du public (stationnement sur la voie publique et possibilité d'interpeller immédiatement le chauffeur) et constituait un service d'utilité publique. La location de véhicule avec chauffeur, était, quant à elle, envisagée comme un service d'opportunité soumis à la règle de l'offre et de la demande.

La Région wallonne, lors de l'adoption du décret du 18 octobre 2007, a innové en distinguant d'autres catégories de services de transport rémunéré de personnes que les services de taxis et les services de location de véhicules avec chauffeur: le service de taxis collectifs consistant en l'utilisation collective d'un service de taxis et expressément proposé à la complémentarité des lignes régulières, d'une part, et le service de transport d'intérêt général, plus communément connu sous le vocable « taxi social », se situant entre le co-voiturage et le service de taxis, d'autre part. Il se démarque du premier par le fait que la destination est fixée par le client et du second par l'intervention financière sollicitée auprès du client qui ne peut qu'indemniser (couvrir les frais) et non rémunérer (permettre un bénéfice) le prestataire.

1.3. La nécessité d'une mutation en profondeur

Comme précisé, la catégorisation issue de la législation de 2007, distinguant taxis, location de véhicules avec chauffeur, taxis collectifs et taxis d'intérêt général est aujourd'hui remise en cause par le développement de nouveaux types de services, via le recours aux nouvelles technologies rendant la rencontre entre la demande et l'offre de transport plus immédiate et plus facile. Ces nouvelles technologies sont en outre proposées par de nouveaux acteurs, qui se qualifient d'« intermédiaires de transport » ou « services d'intermédiation », au sein desquels on doit distinguer les fournisseurs d'informations mettant en relation la demande et l'offre et ceux qui fournissent conjointement les informations et le transport, lesquels veillent en outre, à un niveau ou l'autre, à la qualité du service de transport. Ces « intermédiaires » agissant sur la disponibilité du service de transport, la caractéristique première (le privilège) du service de taxis s'en trouve affectée alors que les exploitants de taxis restent soumis à des règles plus strictes (taxes, quota, capacité annuelle, prix fixes ou maxima).

A ce jour, sous l'empire du décret du 18 octobre 2007 et de l'arrêté du 3 juin 2009, les intermédiaires de transport ne sont soumis, en tant que tels, à aucune contrainte réglementaire, tandis que les chauffeurs ayant recours à ces plateformes, et plus spécifiquement la plus développée d'entre elles, le service « Uber », sollicitent et obtiennent des autorisations de prêter un service de transport de personnes, sous le couvert de l'activité de location de véhicules avec chauffeur. Ainsi, le nombre d'exploitants autorisés de service de taxis reste stable depuis plusieurs années alors que le nombre

d'autorisations en location de véhicule avec chauffeur n'a cessé de croître (221 en 2012, 582 en 2016, 689 en 2017, pour atteindre plus de 1600 dossiers en 2022).

L'on observe, au regard de cette dernière donnée statistique, une représentation croissante des exploitants bruxellois, qui aujourd'hui sont titulaires de près 40 % des autorisations délivrées (pour 10 % seulement en 2013). Une série de constats opérés, notamment par les services des zones de police de Bruxelles, semblent démontrer que les exploitants bruxellois, exerçant par le biais d'un « intermédiaire de transport », ne prestent pas ou quasiment pas sur le territoire wallon. La plateforme Uber, au moment du dépôt du présent projet de décret, n'y est d'ailleurs pas active. Il y a donc, semble-t-il, une forte pression sur l'obtention d'autorisations de services de location de véhicule avec chauffeur en Région wallonne, aux fins exclusives d'exercer dans une autre région, essentiellement à Bruxelles, sans solliciter une autorisation auprès des autorités de cette autre Région, dont la réglementation est pourtant différente. Ceci n'est pas sans poser question notamment au regard du principe constitutionnel de la loyauté fédérale.

Le développement aux côtés des services de taxis traditionnels, d'un service de transport assez proche dans sa finalité et dans son contenu pour le consommateur, fondé sur la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur pour les personnes souhaitant effectuer un déplacement, mais reposant sur un système de plateforme d'intermédiation électronique, engendre donc une nécessité profonde d'adaptation de la réglementation wallonne. Un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 20 décembre 2017 a analysé ce système impliquant à l'origine des chauffeurs non professionnels.

La Cour a précisé que le service fournit une application « *sans laquelle, d'une part, ces chauffeurs ne seraient pas amenés à fournir des services de transport et, d'autre part, les personnes désireuses d'effectuer un déplacement urbain n'auraient pas recours aux services desdits chauffeurs* ». Selon la Cour, ces services, répondant à la qualification de « service dans le domaine des transports », relèvent non pas de l'article 56 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, relatif à la libre prestation des services en général, mais de l'article 58, paragraphe 1^{er} du même Traité, disposition spécifique aux termes de laquelle « *[l]a libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports* ». Cela a pour conséquence qu'à ce jour, il revient aux États membres de réglementer les conditions de prestation de ces services tels que ceux qui échappent encore à l'heure actuelle, vu leur arrivée récente sur le marché, à un cadre réglementaire cohérent.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent projet de décret qui repose sur trois points d'attention principaux et cinq grands axes stratégiques tous orientés sur la qualité du service offert aux usagers et ses besoins, en termes de rapidité, de disponibilité, de connaissance des prix, de facilité de paiement, d'évaluation de la course et de sécurité.

1.4. Adaptation à la réalité d'autres secteurs

Le transport par véhicules sanitaires légers tombe sous le champ d'application du décret taxis du 18 octobre 2007. Ainsi, les exploitants effectuant ce type de transport doivent solliciter une autorisation en TC et/ou STIG auprès du Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures.

Suite aux remontées du secteur des opérateurs de Transport médico-sanitaire (TMS) agréés par l'AVIQ pour le transport en ambulance, il est apparu qu'une disparité existait entre les véhicules sanitaires légers (VSL) des compagnies de taxis et ceux des compagnies d'ambulance.

Un consensus wallon semble s'imposer afin que la qualité de transport offerte aux usagers de TMS soit optimisée (aspect hygiène des véhicules, formation du personnel notamment) sans que d'autres aspects importants soient négligés.

Pour ce faire une collaboration s'est mise en place entre les Ministres de la Mobilité et de l'Action sociale en vue d'harmoniser leurs réglementations et permettre une centralisation de tous les acteurs du transport médico sanitaires dans le Code wallon de l'Action sociale et de la santé.

Ainsi, il s'est avéré cohérent que les véhicules sanitaires légers relèvent de la compétence de l'AVIQ et soient redéfinis dans l'article 680 dudit Code, raison pour laquelle le présent projet de décret exclut ce mode de transport.

2. Les points d'attention à la base de la présente réforme

2.1. Les acteurs du secteur

L'on entend par « acteurs » du secteur du transport rémunéré de personnes par véhicule automobile avec chauffeur à la fois le consommateur appelé « usager » et le professionnel.

S'agissant du consommateur, le rapport de la Commission européenne « *Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU* » évoque quatre critères d'importance dans le choix du service : la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et le niveau de prix du service. Le type de professionnel qui effectuera le service importe peu, dans le chef du consommateur, sauf à pouvoir rapidement identifier le régime différencié applicable s'il en est.

Du côté des professionnels, les profondes mutations liées aux nouvelles technologies évoquées ci-dessus doivent constituer une opportunité en termes de qualité du service davantage que des motifs de crainte pour les autorités. Le développement des nouveaux services de transport rémunéré, et particulièrement ceux qui se sont structurés autour de ce que l'on appelle « services d'intermédiation », bouscule aussi les classifications actuelles du secteur et questionne la dialectique « privilèges » versus « contraintes spécifiques » généralement attribuée au secteur classique des taxis, sans pour autant que toute différence s'efface. Il convient, dans le présent projet de décret, de prendre en compte un certain nombre de spécificités qui sont liées, par exemple, aux situations sociales et fiscales particulières de catégories de prestataires d'un service équivalent ou proche au regard du consommateur.

2.2. Les opportunités et les menaces d'un secteur en profonde mutation

Le service de transport rémunéré de personnes par route offre un potentiel certain pour un déplacement de porte à porte, soit global, soit complémentaire à un transport en commun et est donc un outil de mobilité fondamental.

A la demande des consommateurs, et en fonction de l'objet du service, le décret procède à une nouvelle classification, moins artificielle et plus claire, des services disponibles. Elle se décline autour des « services de taxi », des « services de transport à finalité spéciale » et « des services de transport à finalité sociale ». Cette nouvelle classification, plus amplement décrite aux point 3 et suivants, qui conduira à intégrer dans la catégorie la plus large des « services de taxi » à la fois les services de taxi « classiques », d'une part, et les services ayant recours à des « plateformes d'intermédiation électronique », d'autre part, engendrera aussi une réflexion sur la modification de la politique de tarification du « service de taxi ».

La présente réforme a donc tenté de parvenir à un équilibre entre ouverture du marché et intégration des nouvelles innovations propre à ce secteur d'activité en pleine mutation sans pour autant opter pour une dérégulation complète du secteur, ce qui mettrait inévitablement à mal les exigences essentielles pour le consommateur en terme de sécurité, fiabilité, qualité et accessibilité financière du service, ainsi que la possibilité pour l'autorité publique d'assurer une meilleure politique de mobilité.

2.3. La vision et objectifs de la politique de transport rémunéré de personnes par route

Le présent projet de décret entend donc impérativement tenir compte des besoins nouveaux des consommateurs de services de transport, en préservant un service d'intérêt général, avec le souci d'inclure les nouvelles technologies de communication.

Ce faisant, la nouvelle réglementation entend promouvoir une mobilité intégrée, mieux identifiée et respectant les professionnels du secteur en les traitant de manière équitable, sans préjudice des différences de traitement liées à leur situation spécifique, en vue de garantir un service de qualité et durable. En ce sens, le décret s'appuie sur les valeurs fondamentales suivantes : la disponibilité du service, la facilité d'utilisation, la sécurité du service, son coût, sa qualité, sa modernité, son caractère responsable, l'évaluation du service et sa transparence.

3. Les cinq axes stratégiques fondant la présente réforme

Cinq axes stratégiques ont dès lors été mis en œuvre pour réaliser la réforme du présent cadre juridique.

3.1. Premier axe stratégique : une segmentation des services

La volonté du projet de réforme est de dépasser l'ancienne bipolarisation entre les services de taxi et les services de location de voiture avec chauffeur. L'arrivée sur le marché de l'utilisation des plateformes électroniques d'intermédiation aux côtés des services classiques couplé à une « orientation usager » a conduit à classer les services de transport rémunéré de personnes en trois catégories distinctes : les « services de taxi », les « services de transport à finalité spéciale » et les « services de transport à finalité sociale ».

La **première catégorie** de transport rémunéré de personnes, appelée « **service de taxi** » regroupe sous la même coupole les « Taxi de Rue » (services de transport rémunéré de personnes ayant recours exclusivement à un « service d'intermédiation électronique »), et les « Taxi de station » (services de taxi « classiques »). Le projet de décret veille à ce que ces deux types de services ne soient pas confondus et ainsi discriminés en allant trop loin dans le rapprochement du cadre légal et réglementaire leur étant applicable. Des distinctions ont dès lors été maintenues au regard de leurs spécificités.

Parmi leurs similitudes, la plus frappante est celle d'une certaine disponibilité immédiate et permanente des services qui permet ainsi de les isoler des deux autres catégories de services, à savoir du « service de transport à finalité spéciale » qui se programme et ne peut être effectué que dans un cadre fixé à l'avance en termes de destination ou de type de bénéficiaires, et du « service de transport à finalité sociale » qui comme son nom l'indique est un type de transport à part entière visant un et un seul public cible. La caractéristique de la catégorie « services de taxis » par rapport aux deux autres est donc la réactivité du service. Le véhicule de transport est soit mis à disposition du public via un point de stationnement déterminé sur la voie publique, ou en tout autre endroit non ouvert à la circulation publique, soit disponible via une commande verbale ou électronique.

La deuxième catégorie de service de transport rémunéré de personnes est appelée « **service de transport à finalité spéciale** ». Il s'agit d'une catégorie marquée par son caractère « planifié » et « spécifique ». Une demande d'« autorisation d'exploitation » auprès du Gouvernement doit être introduite et non une « licence d'exploitation » auprès de la Commune, comme pour les services de taxis. La nature même du service proposé justifie des normes très différentes en termes de règles de stationnement, de zones d'exploitation (inexistantes pour cette catégorie où l'on peut circuler librement sur tout le territoire régional), de tarifs, que de modalités contractuelles.

Dans le cadre de ce service, l'exploitant est tenu de choisir une ou plusieurs finalités pour chacun des véhicules qu'il met en circulation. Une finalité spéciale se définit en fonction de catégories de destinations spécifiques ou de bénéficiaires spécifiques fixées par le Gouvernement (cérémonies, organisations événementielles, aéroport, transport scolaire...).

Dans le cadre du décret de 2007, le législateur wallon a souhaité faire une distinction, au sein de la catégorie de « transport à la demande », entre le transport réservé à une personne ou une société déterminée d'une part et le transport collectif d'autre part. Toutefois, dans les faits, il a pu être constaté que la majorité des exploitants sollicitaient les deux types d'autorisation (autorisation d'exploiter, d'une part, un service de location de voitures avec chauffeur et, d'autre part, un service de taxis collectifs). Dans le cadre des courses dites « planifiées » le présent décret opère dès lors une fusion de ces services afin de ne plus distinguer les transports réservés via un bon de commande d'un côté et sur la base d'un contrat d'une durée minimum de l'autre et sans plus retenir la réservation d'une place d'un côté ou du véhicule entier de l'autre.

La troisième catégorie de transport rémunéré de personnes **est celle des « services de transport à finalité sociale »**. Il y a évidemment lieu de maintenir la catégorie relative aux transports dits « sociaux », qualifiée de « service de transport d'intérêt général » dans le cadre du décret de 2007, qui tient compte des personnes plus démunies et qui fonctionne sur la base d'un agrément. Cette catégorie devait toutefois être précisée afin d'éviter des problèmes d'interprétation, notamment au niveau du point de départ de la course et du contenu du tarif. La pratique de l'utilisation des titres services en matière de transport devait également être réglée dans la mesure où celle-ci est était contraire à la réglementation fixant un tarif au kilomètre ou forfaitaire et non horaire. Le présent décret entend donc rejeter cette pratique.

3.2. Deuxième axe stratégique : un système d'autorisation/licence d'exploiter lié à l'accès à la profession

Si en termes de sécurité pour le client, le décret instaure un système d'agrément encadrant les services d'intermédiation électroniques et les plateformes qu'ils mettent à disposition, il est également nécessaire de garantir la qualité des services proposés par tous les opérateurs, indépendamment de leur modes de fonctionnement et des outils qu'ils utilisent pour exercer leur activité, via un système d'accès à la profession qui complète la licence (dans le cadre du service de taxi) ou l'autorisation (dans le cadre du service de transport à finalité spéciale) d'exploitation.

Ces licences et autorisations étaient jusqu'à présent liées à l'exploitant en personne physique ou en société et avaient une durée de cinq ans, renouvelable, pour chacune des catégories. Celles-ci étaient délivrées sur la base du respect des conditions de moralité, solvabilité et qualification professionnelle.

Le présent décret impose désormais à l'exploitant, personne physique ou morale, comme préalable à toute demande de licence/d'autorisation d'exploitation, qu'il obtienne un « **accès à la profession** » autant pour les « services de taxi » que les « services de transport à finalité spéciale ». Cet accès à la profession sera délivré à l'exploitant après examen du respect de diverses conditions. L'une d'entre

elles est liée au lieu d'établissement qui doit être stable et effectif et situé sur le territoire de la Région wallonne.

L'exploitant disposant de l'accès à la profession sera en mesure de solliciter les autorisations ou licences d'exploiter liées au service qu'il envisage d'offrir pour chacun des véhicules exploités. Il s'agit en effet de l'autre manière de garder un certain contrôle sur la qualité des services proposés.

3.3. Troisième axe stratégique : une plus grande sécurité pour le client

Le troisième axe tend à renforcer les exigences de qualité et de sécurité du service vis-à-vis des chauffeurs. La réglementation jusqu'ici en vigueur était déjà relativement adaptée aux besoins identifiés dans le cadre de la réforme actuelle. Les conditions du certificat de capacité telles que l'âge minimum, la moralité, la capacité professionnelle, la sélection médicale seront donc maintenues.

Le présent décret vise cependant à responsabiliser davantage le chauffeur dans l'optique d'une amélioration du service pour le client. Dans cette optique, le certificat de capacité sera amélioré afin de le rendre plus visuel (il reprendra ainsi la fiche signalétique complète du chauffeur : identité complète, expérience, exploitant, ...) et sera affiché à bord du véhicule.

Alors que sous le régime du décret de 2007, seuls les chauffeurs de taxis doivent présenter un certificat de capacité, le présent décret étend cette exigence à toutes les catégories de service, de sorte que tous les chauffeurs devront disposer de ce document. Cette uniformité répond également à l'objectif d'une plus grande sécurité pour le client.

Ce troisième axe tend également à renforcer le contrôle des courses via l'obligation de la présence d'un appareil permettant d'enregistrer tous les déplacements à bord des véhicules. Cette exigence, s'apparentant à une « boîte noire » (ou tout autre système équivalent) s'attache à tous les véhicules affectés à un service de taxis ainsi qu'à certains véhicules affectés à un service de transport à finalité spéciale, selon la finalité poursuivie.

3.4. Quatrième axe stratégique : Un système de gestion des plaintes et un système répressif influent

Le présent décret met en place un nouveau système de gestion de plaintes qui sera organisé par le Gouvernement, complémentirement à celui éventuellement mis en place par les services eux-mêmes (c'est le cas de la société *Uber* qui a déjà un système de gestion de plaintes accessible aux clients mais aussi de certains exploitants qui disposent d'une flotte relativement importante). Il s'agit de mettre des moyens de contestation faciles à disposition des usagers en cas de problèmes avec un service, tel qu'un formulaire électronique, ainsi que de faire connaître ces moyens de contestation aux usagers en rendant leur affichage obligatoire à bord de tous les véhicules.

Quant au système répressif jusque-là en vigueur, si le système d'amendes administratives effectif depuis 2011 démontre une certaine utilité, le présent décret entend le rendre encore plus efficace, parallèlement à la procédure pénale, notamment via la généralisation des amendes administratives.

Une véritable politique de contrôle sera donc mise en place sur tout le territoire wallon. Il sera désormais possible aux agents compétents de procéder, sur instruction du parquet, à la saisie du véhicule dans certaines circonstances et particulièrement lorsque celui-ci ne disposera d'aucune autorisation ou licence d'exploitation. Le décret tend également à assurer une communication optimale entre les communes. Le refus ou le non-renouvellement de l'autorisation est prévu en cas de non-paiement des amendes administratives.

3.5. Cinquième axe stratégique : une communication tarifaire claire et transparente

Le cinquième axe autour duquel s'oriente la présente réforme est l'adoption de règles tarifaires claires et transparentes en fonction des spécificités de chacun des services.

En ce qui concerne les services de Taxi de station (actuels taxis « classiques »), la volonté est de maintenir des tarifs fixes (maximas, prix au kilomètre, temps d'attente, zones, tarif de nuit, ...), dont le respect et le contrôle est assuré par le taximètre.

En ce qui concerne les services de Taxi de rue, utilisant exclusivement les plateformes d'intermédiation électroniques, dès lors que cet outil a pour conséquence la fixation de tarifs plus fluctuants, et tributaires de l'offre et de la demande, le décret entend confier au Gouvernement le soin de fixer un encadrement minimal, soit des tarifs minimum et/ou maximum. Il est exigé par ailleurs que ces plateformes d'intermédiation électroniques soient transparentes pour le client qui doit être en mesure d'estimer à l'avance le prix de la course avant qu'il confirme la prise en charge. Ces plateformes et leur application pourront être contrôlées et sanctionnées, notamment en cas de non-respect des conditions liées à leur agrément. Les courses dites « planifiées », qui relèvent de la catégorie de services de transport à finalité spéciale, sont quant à elle formalisées par un contrat librement conclu au préalable entre l'exploitant et le client qui devra indiquer les tarifs applicables.

Enfin, dans chacun de ces services la possibilité de payer par voie électronique devra être systématique afin d'assurer une traçabilité et un juste prix pour le client.